· BIBLIOTECA ·
· LVCCHESI · PALLI ·

BIBLIOTECA LUCCHESI - PALLI
III. SALA
A
IX
7(1

Gp. Sala S. IV. 8

Digitized by Google

24952

Digitized by Google

L'Avv.to Luigi Biantanida

Milanese

Membro di varie Accademie.

Digitized by Google

GIURISPRUDENZA

MARITTIMA-COMMERCIALE

ANTICA E MODERNA.

DELLA

GIURISPRUDENZA

MARITTIMA-COMMERCIALE
ANTICA E MODERNA

TRATTATO

DELL'AVVOCATO LUIGI PIANTANIDA
MILANESE.

« Fu troppo audace, è vero, = Chi primo il mar solcò
» E incogniti tentò = Lidi remoti;
» Ma senza quel Nocchiero, = Sì temerario allor,
» Quanti tesori ancor = Sariano ignoti? »
TEMIS. in MET.

« .....*Placuitque profundo*
» *Fortunam tentare mari.* »
LUCAN.

TOMO PRIMO.

MILANO
Dalla Stamperia e Fonderia di GIO. GIUSEPPE DESTEFANIS a S. Zeno N. 554.

1806.

BIBLIOTECA NAZIONALE VITTORIO EMANUELE NAPOLI

La presente edizione è posta sotto la salvaguardia della legge 19 fiorile anno IX (E. F.), essendosi adempito a quanto in essa si prescrive.

A SUA MAESTÀ

L'ALTISSIMO ED AUGUSTISSIMO

NAPOLEONE I.

MASSIMO INVITTO IMMORTALE
IMPERATORE DE' FRANCESI E RE D'ITALIA

L'AVVOCATO

LUIGI PIANTANIDA

MILANESE

QUESTO TENUE TRATTATO DI MARITTIMA GIURISPRUDENZA
UMILIA DEDICA CONSACRA.

QUO nihil majus melioresve terris
Fata donavere, bonique Divi,
Nec dabunt, quamvis redeant in aurum
Tempora priscum.
Hor. L. IV. Od. 2.

Sire,

VOI, Folgore di Guerra in Campo, vedeste ingrandire i Confini degli Stati a V. M. sommessi; ma, sommo Legislatore in Pace, VOI diffondete sui Popoli i più cari beni della Civile Società, i beni di una provvida Legislazione.

Digitized by Google

Fino dai Lidi Africani udiste crollare presso alla Senna quello stesso edificio, che la virtù ed il coraggio avevano disegnato ed eretto alla pubblica felicità, e pensaste a rassodarlo. Sentiste della Patria il pericolo, e vi accorreste pronto con quel nuovo ordine di cose, che solo potè salvarla. Il Vostro ritorno dal Nilo e dalla Siria ai fortunati Lidi di Ajaccio ed alle spiagge di Frejus *colmò il destino, che in quella immortal giornata il Cielo serbava alla Francia ed all' Italia; e sul Vascello, che VI ricondusse dall' Eritreo al Tirreno, apparve, più che l'Eroe dell' Universo, il Palladio delle due Nazioni a VOI soggette.*

Spiranti giaceano le Arti e le Scienze, e di aura vitale le animaste a vigor novello. Languido e negletto diveniva il Commercio, preda delle barbare e nemiche Potenze, e scuoteste lo spirito nazionale della navigazione a fare col giro del Sole quel delle mercantili spedizioni. Mancavano

Porti e Navi all' Impero ed al Regno, od erano abbandonati quelli e queste inermi; ed i Mari videro alle Terre dei Vostri Popoli riuniti i più distinti Porti delle vicine Provincie, e muniti di temute forze navali quelli che di già esistevano.

Così la Marina Commerciale e Bellica occupò le prime cure di V. M.; e queste, fissando l'attenzion mia ed i miei studj, mi determinarono a scrivere e pubblicare, di preferenza ad altre mie Legali Produzioni, il Trattato di Marittima Giurisprudenza, *che a VOI consacro.*

E come meglio esprimervi, SIRE, i sentimenti di mia affettuosa ammirazione? Chi per accoglierli più generoso di VOI, che riunite in maraviglioso nodo i Genj di Guerra e di Pace? E chi nel tributarli più sincero di me, che a V. M. debbo Patria, Salvezza, Libertà e Nome?

La mia Opera non sarà grande, che per l'Augusto Nome *ond' è fregiata; ma lo zelo di*

rendermi degno degli Altissimi Auspicj di V. M. emenderà l'ardire di aspirare ad un tanto favore.

Se il mio stile porta l'impronto di un carattere libero ed ingenuo, è desso il prezioso frutto di vivere sotto un Governo grande e liberale.

Il Diritto delle Genti, *prima base della Marittima Giurisprudenza, volea che io scrivessi per tutti i Popoli del mondo; ed il valore, con cui un tale* Diritto *è difeso da V. M., mi rese prediletto sì fatto genere di travaglio.*

Spettatori i più grandi Popoli ed i sommi loro Duci de' non più uditi Vostri Trionfi, cessando una volta di essere a VOI rivali per imitarvi, di alto prezzo riputeranno un Marittimo Trattato, che insignito dell' ammirato Nome *di V. M. anderà fino alle più remote loro Regioni. Troppo grande invero sarà questo premio alle mie fatiche; ma non sarà discaro alla Magnanimità Vostra, o SIRE, di vederlo per i rispettati riguardi dell' Augusto*

Vostro NOME *accordato a me, cui duole di non esser grande per poter meglio esporre i segnalati Attributi della sorprendente Vostra Grandezza.*

Se questo travaglio può al pubblico bene per qualche via condurre, io servendo al civico dovere, e obbedisco in parte al Genio universale della Vostra Legislazione, e mi apro il campo a sperare dall' indulgenza di V. M. un benigno accoglimento a questi miei lavori.

Ho così la gloria di tributarvi in sì felice incontro i leali sensi della profonda mia venerazione,

SIRE,

Di VOSTRA MAESTÀ

Milano 7 luglio 1805.

Umilis., Ossequios., Fedelis.
Servo e Suddito
AVVOCATO LUIGI PIANTANIDA.

REGNO D'ITALIA.

Parigi li 21 *marzo* 1806.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO

AL SIG. AVVOCATO

LUIGI PIANTANIDA.

Sig.r Avvocato,

Ho il piacere di prevenirla, che SUA MAESTÀ nell'udienza d'oggi si è degnata, dietro mio rapporto, di accordarle l'onore di poter consacrare all' Augusto SUO NOME il di lei *Trattato di Giurisprudenza Marittima-Commerciale Antica e Moderna*, e di poterlo pubblicare colla Dedicatoria da lei ultimamente inviatami.

Nel parteciparle, Sig.r Avvocato, questa SOVRANA annuenza, la prego a voler aggradire le assicurazioni della mia distinta stima.

Firmat. *A. ALDINI.*

Ministero della Segreteria di Stato del Regno d'Italia.

L. S.

Al N. 8636
Div. IV del
Ministero
dell'Interno.

VOTO

DEL SIG.r ALBERTO DE SIMONI

Membro della Commissione del Codice Napoleone
e Presidente d'Appello del Lario

ALLA

COMMISSIONE DEGLI STUDJ

E DI PUBBLICA ISTRUZIONE.

Milano li 6 luglio 1805.

Per adempiere alla onorevole incumbenza datami di esaminare l'Opera manoscritta, che ha per titolo: *Della Giurisprudenza Marittima-Commerciale Antica e Moderna = Trattato dell' Avvocato Luigi Piantanida,* e quindi proporre il mio subordinato parere intorno il merito della medesima, ho letto di questa il primo volume.

Ho rilevato pertanto da questo primo volume l'importanza della intiera Opera e il vantaggio, che da essa derivar deve al commercio specialmente marittimo nella esatta e dotta discussione delle tante quistioni, alle quali un tal commercio va soggetto, nella colta trattazione di tante materie, che molto interessano la marittima negoziazione, e nella vasta erudizione con cui l'Opera viene abbellita esornata e resa insieme dilettevole.

Varj rinomati autori, specialmente oltremontani, hanno un tal argomento trattato, ma nella estensione e metodo, nella erudizione e nel criterio, con cui il Sig. Avvocato Piantanida si fa ad esaminarlo, discuterlo e maneggiarlo, parmi che egli moltissimo si distingua in questo ramo della giurisprudenza universale e un singolare merito siasi fatto nella letteraria repubblica.

In questi felici tempi, nei quali l'Eroe, di cui le storie di tutte le nazioni non ci danno l'eguale, il Grande Napoleone, che tanto onora la Corona del Regno d'Italia, per il bene e vantaggio de' suoi sudditi, e cotanto si studia di estendere, agevolare e promovere il commercio specialmente marittimo, l'opera del Sig. Avvocato Piantanida non poteva riescire nè più opportuna, nè più utile, nè più aggradita.

Col mio subordinato sentimento adunque dico, che una tale Opera ben si merita la pubblica luce colle stampe sotto gli auspicj dell'immortale Eroe, che ci regge, a gloria dell'Autore, a onore della Nazione nostra e a beneficio pubblico, e così salvo ec.

ALBERTO DE SIMONI.

Al N. 8636
Divis. IV.

REGNO D'ITALIA.

Milano li 6 *luglio* 1805.

IL MINISTRO DELL' INTERNO

AL SIG. AVVOCATO

LUIGI PIANTANIDA.

Nel rimettervi il MS. da voi presentatomi ho il piacere di parteciparvi, che esso ha ottenuto un favorevole giudizio, e che l'impresa vostra fu riputata utile e tale, ove l'abbiate condotta a termine, di procacciarvi la lode di aver trattato il *primo* con bastevole estensione quella vastissima ed importantissima parte della Giurisprudenza, che avete fatta soggetto delle vostre meditazioni.

Ho il piacere di salutarvi con distinta stima.

Firmat. FELICI.

Sott. Guarnieri.

LITTERATO VIRO

ALOYSIO ADVOCATO PIANTANIDA

QUOD EGREGIUM OPUS ELABORAVIT TYPIS EXCUDENDUM
CUI TITULUS:

DELLA GIURISPRUDENZA MARITTIMA.

EPIGRAMMA:

JURA Maris quae sint belli pacisque sacrata
Docte *Aloysi*, gravi disseris eloquio;
Primus et Italicis audes committere chartis
Immensi mores, Scitaque Navigii.
Aleae opus plenum! Nec Te facundia, nec Te
Deserit artifici structum opus ingenio.
Scilicet extremos currat modo navita ad Indos,
Te duce, quid vitet, pervideatque sciens;
Ut quem Patronum Ausoniae canit ora celèbrem
Ultima *Patronum* Te canat ora, *Maris*.

Amicitiae et gratulationis ergo
AMBROGIO VALERA P. S. A. H.

AL SIG. AVVOCATO

LUIGI PIANTANIDA

CHIARISSIMO AUTORE DELL' OPERA DA LUI COMPOSTA E FATTA STAMPARE COL TITOLO:

DELLA GIURISPRUDENZA MARITTIMA.

VERSIONE LIBERA.

Quai del mar sieno i dritti in fra la guerra,
E in sen di pace, a Noi, dotto Luigi
Lo tuo profondo ragionar disserra.
Ed osi il Primo sulle Ausonie carte
Volger costumi immensi, e quanto accoglie
L'ampia del navigar volubil' arte.
Palladia opra! nè a Te pel cammin scabro
La mole ordita dal dedaleo ingegno
Vien meno, o la maschil forza del labro.
Or veleggi agli estremi Indi il Nocchiero,
Che preveda, Te duce, omai sapendo,
E che si fugga sul Nettunio impero.
Onde qual celebrò con patrio grido
L'Itala piaggia, acerrimo Patrono
Te pur chiami del Mar l'ultimo lido.

DEL CAPITANO CERONI
Relatore del Primo Consiglio di Guerra Permanente.

DISSERTAZIONE

STORICO-POLITICA

Sull' origine, sui progressi e sull' importanza della navigazione, del commercio e della marina di tutti i popoli del mondo, per servire di Prefazione all' Opera.

1. Dopo che gli Egizj, i Fenici, i Tirj e gli antichi abitatori della Brettagna (1), per quanto scrivono Diodoro, Erodoto

(1) Dopo gli storici profani vi sono i poeti che derivano quest' arte della navigazione da Nettuno, da Bacco, da Ercole, da Giasone e Tifo, ed altri da Giano, che dicesi aver fatto il primo vascello. I naturalisti vogliono che la prima idea nautica sia stata presa dal volo del nibbio, altri dal pesce chiamato *Nautilus Oppian de Piscibus*, altri la riferiscono all' accidente. La sacra storia riferisce l'origine di così utile invenzione a Dio stesso: quando insegnolla, disse egli a Noè il modo di costruir l'arca, *Genesis cap.* 6, §. *XIV.* Lo scherno infatti, a cui il buon uomo in 120 anni soggiacque per tale intrapresa, mostra evidentemente che a quel tempo sconosciuta, anzi riputata impossibile era la navigazione, come non si conosceva esser quella il fatal segno dell' eccidio umano. Io però convengo che Dio insegnasse a Noè l'arte di far un'area in cui ricoverarsi dalle acque, ma non già quella di navigare. Se infatti Dio avesse dati a Noè soltanto i primi erudimenti della navigazione, non si sarebbe chiuso da Dio nell' arca abbandonato all' avventura, non si sarebbe lasciato arrestar dall' azzardo la nave su dell' alta vetta di un monte dell' Armenia, e non avrebbe avuto bisogno di tanto tempo per comprendere, ch' egli era in secco e che poteva uscire dal suo naviglio. Vero però è che rimasta dopo il diluvio la memoria dell' area e la

e Strabone, introdussero l'uso maraviglioso della navigazione, noi vedemmo i Cartaginesi ed i Romani, tanto nei tempi della libertà, che della servitù di que' popoli bellicosi, applicarsi a quella con

---

tradizione della forma con cui fu costrutta; que' nuovi abitatori del mondo ne possono aver tratta l'idea di navigare, e quindi l'arte della navigazione che gli uomini hanno poi di mano in mano perfezionata, giacchè le produzioni dell' umano ingegno non si perfezionano mai quando si scoprono. — *Nihil est enim simul inventum et perfectum.* Cic. de Clar. Orat.

L'arte di navigare fu dunque inventata e praticata da quei discendenti di Noè che si stabilirono sulle coste della Palestina. Questi popoli sono conosciuti nella bibbia sotto il nome di *Cananei*, e chiamati Fenicj dai Greci. Non lasciano però gli Arabi di pretendere di essere i primi e più antichi navigatori del mondo. Abitatori d'una grande penisola, bagnata per tre fianchi dal mare ed unita per un difficile passaggio al continente, per le immense sabbie onde sono sparsi gli aridi loro deserti, dovettero aprirsi per necessità una marittima comunicazione colle altre nazioni, ma furono costantemente gelosi di lasciar sapere il loro traffico ed il marittimo loro commercio. Essi erano a portata delle Indie, e potevano col mare far giungere le loro merci e droghe con utilissime negoziazioni. Il mar Orientale fu per gli Arabi ciò che il Mediterraneo fu per i Fenicj e per gli Egizj.

A me pare che gli uni e gli altri siano stati i più antichi navigatori, se non che le sacre carte ne parlano parzialmente a favor dei Fenicj.

Ai tempi di Abramo avevano essi già scorse le coste della Grecia, poichè venivano incolpati d'aver rapito Io figlio d'Inaco, che regnava verso il tempo d'Isacco. Dapprincipio non vi si usavano che delle zattere, delle piroghe ed altre semplici barchette selvatiche: il remo bastava per condurle. Ma appena la navigazione divenne più estesa e più frequente, si diede opera alla costruzione dei vascelli, e Sidone ne offrì agli abitanti di Palestina, lorchè scacciati fuori dal paese a lor natìo dagli Israeliti sotto Giosuè, approfittarono di questo soccorso per sottrarsi alla schiavitù od alla morte.

Questi Fenicj o Cananei non solo ebbero l'impero del mare, ma ajutarono eziandio tutte le nazioni nelle loro imprese marittime. Essi furono i valorosi conduttori delle flotte di Salomone nei paesi d'Ofizio: essi ebbero il talento ed il coraggio di eseguire la spedizione di Necos re d'Egitto in facendo il giro dell' Africa intiera.

Ma nel commercio coi Fenicj la contendono gli Arabi, i quali debbono riguardarsi come i più antichi negozianti del mondo, se mai non si credono i primi navigatori.

ottimo successo. L'Oceano, l'Eritreo, il mar Tirreno e d'Adria, e gli altri mari del mondo videro ben presto scorrere immense navi da guerra e da merce: erigersi porti, occuparsi le rade e segnar leggi e regolamenti i popoli e le podestà dominanti, che i modi e le convenzioni stabilirono della navigazione. D'indi nacquero le prime basi della giurisprudenza marittima, da cui, i legislatori usciti dalla barbarie, desuusero i codici dei loro stabilimenti e delle loro leggi, che al commercio ed al dominio dei mari erano dirette.

2. Ma troppo tenue fu dapprincipio l'uso ed il bene della navigazione, perchè si occupassero gli uomini a stabilire nei primi tempi della marina dei regolamenti e delle leggi per il prosperamento della medesima.

3. La storia di quest'arte, da Noè fino alle più vicine età del mondo, ben ci dà a divedere quanti ostacoli si ebbero a superare pria di dare alla nautica una certa regola direttrice ed un certo generale stabilimento.

4. Dopo che Noè mandò i suoi tre figli Sem, Cam e Jafet a propagare il mondo, noi pure sappiamo che quest'ultimo fu il nostro capo-stirpe e che i suoi figli furono sicuramente i primi navigatori del mondo.

5. Fra questi Javan si estese su tutta la costa marittima, cui egli diede il nome di Jonia. Tiras traversò il mare ed andò ad abitare lo stretto dell'Ellesponto o Bosforo, e diede al paese il nome di Tracia; e Cettim col suo fratello chiamato Dodanim o Radenim dal testo samaritano andò ad abitare Cipro. Stabiliti essi sulle rive del mare, fecero per costeggiarlo dei piccoli vascelli sul modello che apparentemente avevano cavato dall'arca di Noè loro avo. L'esame della natura dovette loro far perfezionare l'idea della navigazione. La figura dei pesci col movimento della loro coda diè l'immagine del governalio: i nuotatoj

eccitarono l'invenzione dei remi: i movimenti loro quando solcano l'acqua diedero l'idea della nautica direzione. Anche gli uccelli che sembrano nuotare nell'aria, e fendono colle ali le corsie dei venti, contribuirono a perfezionare queste idee.

6. La vista delle isole vicine, onde si eccitava la curiosità degli uomini, l'avvantaggio della pesca internandosi nel mare e nei fiumi, la comodità di trasportar sulle acque i generi occorrenti alla vita, e la necessità del commercio coi popoli, che andavano crescendo, invitolli alla navigazione.

7. Cominciarono a tentare un guado, un passaggio: a poco a poco impegnati ad innoltrarsi sulle acque, addomesticati ai venti ed ai fiotti, giunsero al largo e videro l'alto mare; e quando dai venti e dalle correnti si videro coi fragili loro legni gettati su coste lontane, la difficoltà del ritorno ed il timore di nuovi pericoli spesso gli hanno obbligati ad ivi fissare la loro dimora.

8. Dopo i primi popoli del mondo vennero gli Ebrei, ma questi furono assai tardi a conoscere la marina. Situato il loro paese in mezzo alle terre, non avevano nè porti, nè città marittime, nè vicino bisogno del mare. Circondati all'Oriente dalle montagne di Galaad, al Mezzodì avevano l'Arabia petrea: all'Occidente guardavano l'Arabia deserta, ed a Settentrione il Libano e la Siria. Non erano lontani dal Mar-Rosso, ma non eravi alcun porto pria di quello di Asiongaber, fatto poi costruire da Salomone. Non avevano alcuna idea dell'Oceano, e chiamavano *mare magno* il Mediterraneo, da cui a Ponente erano separati per le terre dei Sidonj.

9. Unicamente occupati gli Ebrei dalla coltura delle loro campagne e dalle loro greggie, poco erano tentati dal commercio dei loro vicini, e miravano senza invidia la loro opulenza. Ricchi dei proprj loro fondi situati in un terreno fertile, che bastava ai

loro bisogni, le loro brame non oltrepassavano i confini del loro paese, e la singolarità delle leggi loro non permetteva di accingersi a grandi viaggi.

10. Fu dopo aver perdute le loro terre e le stabili loro dimore, che ai tempi a noi più vicini fecero gli Ebrei alla loro miseria sottentrare l'industria, alla ritiratezza il commercio ed alla tranquillità l'intraprendenza.

11. Ma se gli Ebrei non esercitavano la marina, dovevano almeno conoscerla per la loro vicinanza ai Fenicj, che già l'avevano renduta sì celebre. Mosè poco prima della sua morte loro parlò di flotte come di cose familiari, dicendo che *il Signore gli avrebbe fatti condurre in mare nell' Egitto su delle flotte;* predizione che fu avverata dopo la rovina di Gerusalemme fatta da Tito, allorquando la flotta che i Romani avevano sul Mediterraneo trasportò ad Alessandria gli Ebrei fatti prigionieri. Dunque i seguaci di Mosè conobbero la navigazione pria dell' antichità favolosa, perchè Giasone non visse che ai tempi di Gedeone, il quale nacque molto tempo dopo questa profezia. Ma Salomone fu il primo che diede alla marina consistenza e forza. Iram re di Tiro diede a lui come la mano d'opera ed i materiali per la fabbricazione del sontuoso tempio di Gerusalemme, così i piloti, i marinaj e gli effetti occorrenti alla navale costruzione ed alla marina.

12. I vascelli fatti porre da Salomone nel porto di Asiongaber sul Mar-Rosso dovevano col marittimo commercio riparare l'enormi spese da lui fatte nel tempio e nel suo palazzo, nei quali aveva consunti tutti i tesori che David gli ebbe a lasciare. Un principe grande ed intraprendente sostener non può la forza de' suoi Stati e la maestà del suo trono, se alle spese dei pubblici edificj, delle truppe nazionali e delle guerre, soventi necessarie per far rispettare i popoli soggetti al suo impero, non

fa robusto riparo colla protezione della marina e del marittimo commercio.

13. Le ricche terre del Messico e del Perù avrebbero per sempre tenuti chiusi nel lucente loro seno i metalli più preziosi del mondo, se i vascelli europei non avessero colà portati uomini atti a strappare dalle viscere delle montagne l'oro e l'argento, che ogni bisogno dei mortali ed ogni merce rappresentano nel sociale commercio.

14. Sentivano ben male gli Egizj i loro interessi quando nemici del marittimo commercio, loro vietato un tempo dalle leggi di Osiride, ricusavano di collocare Nettuno nel rango delle loro Divinità. Vicini al Nilo, ignoravano il corso e le sorgenti di questo gran fiume.

15. L'America un tempo unita alla parte più orientale dell' Asia fu già popolata dai figli di Sem, ed era perciò conosciuta ai tempi di Salomone. Gli Americani dovevano dunque esercitarsi nella marina, se conversare volevano cogli abitatori delle altre parti del globo. Cessata la comunicazione di sì rimota parte, gli europei non la conobbero che ai tempi di Colombo ed Amerigo nel 1513, e si avverò il vaticinio di Seneca:

« Venient annis
» Saecula seris, quibus Oceanus
» Vincula rerum laxet, et ingens
» Pateat tellus, Tiphisque novos
» Detegat orbes, nec sit terris
» Ultima Thyle. »

In Medea.

16. I vascelli che dall' Egitto venivano nel Tarsi, ossia nel Mediterraneo, facevano ordinariamente il viaggio d'Alessandria in Sicilia, e corteggiandola sbarcavano in Reggio od a Pozzuolo.

17. Disgustati finalmente gli Egizj di vivere quasi isolati da tutto il mondo e circondati dalle brucianti arene, dalle orride montagne e caterratte, da cui precipita il Nilo, non meno che dalle maree coperte di sabbie formanti un terreno mobile, su cui non potevano nè marciare, nè navigare, si risolsero ad uscire dalle loro frontiere coperte da scogli, contornate da stagni d'acqua dormente, senza porti e senz'asilo, per tentare la navigazione.

18. Si risovvenirono allora che Osiride colle sue flotte passato l'Ellesponto sommise i Traci, fece regnar Macedone nella provincia che n'ebbe indi il nome, e stabilito Tritolemo in Attica, se ne ritornò in Egitto.

19. Tra i suoi successori Sesostri equipaggiò una flotta di 400 vele, e passato il Mar-Rosso s'impadronì di tutte le isole vicine. Fece anche aprire molti canali da Menfi fino al mare.

20. Danao da lui ribellatosi e vinto dovette ritirarsi in Argo nel Peloponese, ed il vascello che ve lo portò dall' Egitto fu il primo che apparve in Grecia; dove non si usavano che le zattere, di cui servivansi i re d'Eritro sul Mar-Rosso.

21. I successori di Sesostri, non avendo gusto nè per le conquiste, nè per il commercio, non si occuparono che di alzare piramidi. Nicao seguendo il genio di suo padre Psamitico si diede alla navigazione, ed intraprese sul disegno di Sesostri il gran canale che continuossi sotto Dario per riunire il mar Eritreo col Nilo ed il Mediterraneo. Nè il coraggioso Nicao, verso il 3388 del mondo, se ne sarebbe disgustato, se non avesse veduto perire nel travaglio 120 mila uomini. Si è quindi rivolto alla navigazione, e non avendo ne' suoi Stati abili piloti, ne fece venir dalla Fenicia; e questi facendo il giro d'Africa e ripassando il Cap, in tre anni fecero d'Oriente in Occidente lo stesso giro che i Portoghesi hanno fatto d'Occidente in Oriente, arrogandosi la

gloria di aver fatte le prime scoperte in questi mari. La maraviglia con cui Erodoto racconta questi viaggi sembrano non dimostrarlo gran geografo, poichè la parte meridionale dell' Africa essendo al di là del tropico del capricorno verso il polo antartico, la navigazione loro non poteva essere diversa.

22. I Cananei osarono far viaggi di lungo corso ed armarono in guerra flotte più numerose che altri mai, e si resero i più celebri navigotori dell' antichità. Chiusi in un angolo dell' Asia, vollero estendersi: soggetti a frequenti terremoti, cercarono asilo in seno ad un elemento da loro ridotto più sicuro che il proprio terreno, sempre agitato e aperto per ingojarli. La estension del commercio, da cui ne trassero sommi utili, e la loro abilità nel navigare resa più grande dai felici ed animosi successi, misero in loro mano l'impero del mare, se ne dichiararono padroni e si permisero di esserne i tiranni cogli eccessi delle loro piraterie.

23. Questo quadro de' Cananei contiene molti lineamenti di qualche popolo europeo, cui la sola forza d'un più valente e più generoso principe può imporre freno nelle rapine, o osservanza de' proprj doveri, e rispetto al marittimo diritto. Più robusta è la gagliadia allora ch'è riunita, e robustissima addivenne quella che le nazioni francesi ed italiane riunirono nell' immortale loro capo e duce Bonaparte, il vessillo delle di cui armi invitte è meno il segnale di gloria delle due nazioni a lui soggette, che la bandiera protettrice dell' universo intiero. Ma la potenza di terra non basta a proteggere l'interesse dei popoli e la dignità dello Stato. La Persia, uno de' più bei regni dell' Asia e de' più marziali popoli del mondo, vide spesso insultata la sua potenza dall' ardire degli isolani che la infestavano. Le glorie di Ciro, più ché le sue conquiste, videro un funesto termine per difetto di forze navali. Senza vascelli, egli si vide arrestato nel corso delle grandi sue viste ad ogni piccola difficoltà; e non

trovò ostacoli al suo valore che nella mancanza della marina. Nessun popolo, nessun principe fu veramente grande, e si tenne lungamente nella sua forza, senza il soccorso della nautica e delle marittime negoziazioni. Se non si opponeva l'oracolo, i Cnidi s' avvisavano che con una lingua d'acqua, tagliando l'istmo potevano rilegare in terra l'esercito persiano. « C'est » ainsi que Cyrus éprouva, que qui n'a pas l'empire de la mer, » ne saurait prétendre à celui de la terre. » *Hist. gén. de la mer, liv. II, p.* 23.

24. Come infatti conservare l'integrità del territorio e dello stato, se con uno sbarco i nemici possono invaderlo ed opprimerlo? Come far fiorire le arti ed il commercio, se gli oggetti che lo sostengono, aver non si possono dalle altre nazioni per difetto di navigazione, o perchè siano ad ogni istante predati dalle potenze marittime? A nulla varrebbe l'incalzare su d'una parte dell' impero un nemico, se altrove viene esso occupato da un altro che vi portò colle flotte la guerra ed i mezzi per sostenerla. Se la guerra è il mestiero dei re, esso non è esercitato che per metà, se non è fornito di forze navali.

25. I più valorosi capitani della Grecia videro sempre fuggire dalle loro mani il compimento del trionfo, quando sul mare portar non potevano il loro valore. Milziade, vincitore dell' esercito di Dario, non potè per questa causa approfittar della vittoria: il mare mise un termine alla sua bravura, ed Atene non potè veder affatto estinta la flotta di que' Persiani, che lordi di sangue fuggirono tremando dal campo di Maratona. Impiegò dappoi sul mare i suoi militari talenti, ma le forze nautiche non erano sufficienti ad eseguir le sue imprese, e l'esito non fu prospero. Questo grand' uomo che avea salvata la patria, ebbe le catene in ricompensa.

26. Temistocle ispirò ai Greci il gusto per la marina, convertì

in vascelli le ricche miniere attiche da pria distribuite ai cittadini, e 100 navi da guerra sotto il comando di Euribiade si alzarono tosto in mare a salvare la Grecia dagli assalti di Xerse, che avea, per dir così, fatte marciar le truppe sulle onde e navigare i suoi vascelli sulla terra, passando con essi il famoso canale fatto da lui aprire nell'istmo che separa il monte Atos dal continente. Ma Xerse, che nella battaglia di Salamina, privo delle virtù militari, mostrò la debolezza d'una donna al cospetto di Artemisia, che faceva brillare il coraggio d'un uomo, vedette le immense sue flotte sconfitte su quel mare, cui egli assistiva come al teatro delle sue glorie. Così questo principe che avea frenati i mari, tagliati i monti, empîte le valli, inarriditi i fiumi, coperto il mare d'innumerabili flotte e la terra di milioni di uomini che lo seguivano, si vide scampare solo, abbandonato, tremante, e troppo felice di trovare un burchiello da pescatore per ripassare l'Ellesponto. Queste sventure resero quel misero re così dispregiato e malveduto da' suoi sudditi, che lo uccisero poco tempo dopo.

27. I Greci spinsero tant' oltre lo studio nautico, che cambiarono la forma delle navi, e da quelle non aventi che una fila di 50 remi, altri ne costrussero a tre ordini di remi. « Il gusto » della marina, dicea Temistocle, vi aprirà il cammino alla » sovrana potenza. » Licurgo avea preso un grande abbaglio, quando ne allontanò gli Spartani dall' esercitarla: essi se ne avvidero e si posero a coltivarla, per non essere preda dei loro nemici. Gli Ateniesi fecero innalzare il famoso porto Pireo, capace di contenere 400 vascelli.

28. Pausania sarebbe stato il più grande ammiraglio de' suoi tempi, se col prendere le città asiatiche, preso non avesse l'intemperante loro voluttà e l'insultante loro fasto. Gli successe il frugale, il *giusto* Aristide, e riparò i torti fatti alla patria dall'in-

fedeltà ed avarizia del suo antecessore; Atene ebbe l'impero del mare. Stabilì una tassa annuale per la marina, la quale ascendeva ad un milione e 680 mille lire. Quando i pubblici carichi tendono alla difesa ed al prosperamento dello Stato, i cittadini debbono benedire la mano che gli impone. Sia giusta la loro distribuzione, e uomini giusti sieno impiegati in questa dilicata commissione, e le risorse del pubblico tesoro prenderanno vigore senza che i cittadini mormorino sulla legge, per il modo ond' è eseguita.

29. La costante fortuna dei Greci sempre trionfanti fu loro funesta: uniti nelle disgrazie e separati nelle prosperità, rivolsero que' popoli valorosi le loro armi invitte contro se stessi, quando loro non restavano più nemici a vincere. Le repubbliche sono come le acque, buone nel fiume e cattive nello stagno; l'unica loro virtù è rilucente in guerra e rugginosa in pace.

30. I bravi capitani dei popoli liberi non avevano meno di questi bisogno della guerra, per non oscurare le loro glorie col discendere al dettaglio della resa de' conti delle pubbliche fortune. Caduto in melanconia il famoso Pericle sul conto che dar dovea al popolo d'Atene dei pubblici tributi e dei tesori di Delfo da lui consumati, trovò sollievo nel consiglio di Alcibiade, lorchè gli disse = *occupatevi piuttosto a non rendere i conti* = e tosto pose in moto la guerra del Peloponese.

31. Alessandro che tanto brillò colle armate di terra, sentì la necessità di averne delle navali. Egli non ne volle che verso il 3671 del M.°, lorchè pensando a combattere colle truppe di Dario, ridusse le sue a battersi alla disperata, togliendo loro le navi per salvarsi in mare. Senza il soccorso della marina mai egli non si sarebbe reso padrone di una città qual fu Tiro, che maestra era nella navigazione e nel commercio. Alessan-

dro non disonorò la sua vittoria che colle crudeltà ivi commesse.

32. I Fenicj occuparono fino la Sicilia e la Sardegna, oltre tutte le isole del Levante, e stabilirono, al dir di Strabone, *l.* 1, delle città al di là delle colonne d'Ercole, erette da questo celebre avventuriero, come i termini delle umane spedizioni.

33. Semiramide, la di cui ambizione eguagliava quella di Alessandro, inventò le galere, e fattene costruire tre mille armate di speroni di cuojo, costeggiando ella stessa l'India e l'Etiopia, portò la guerra a Staurobato re degl' Indiani, dal quale sorpresa e ferita, sarebbe stata anco presa, se fuggita non si fosse su quel ponte ch'ella aveva fatto formare colle sue navi.

34. I di lei successori non servirono che a preparare la caduta di questo stolido impero degli Assirj, e non lasciarono che monumenti d'una estrema debolezza finchè distrutto, venne diviso nei Medj, nei Babilonesi e nei Persi. Ma questi popoli bellicosi tanto erano rozzi nella marina, che armati 60 vascelli con 800 uomini di equipaggio, 500 ne perdettero prigionieri e gli altri furono disfatti dai Tirj con solo 12 navi, meno armate che agguerrite. *Joseph. Anal. l.* 9, *c.* 14.

35. Nabucodonosor babilonese, reso illustre per la presa di Tiro seguita circa ai 3420 anni del mondo dopo 13 anni di assedio, è il primo re che siasi distinto in navali spedizioni.

36. Gli abitatori di *Tiro*, che in ebraico significa *pietra*, fuggiti da Sidone, vista una roccia sommamente estesa e circondata dal mare, si risolsero d'ivi stabilire la loro sede; e portatovi della terra e della creta dalle vicinanze, vi eressero case e giardini: all'opposto dei Veneti, che pretendono di essere Trojani venuti sotto Antenore alle lacune dell' Adriatico, ed ivi su dei pali, eretti nell'acqua i primi loro abituri, giunsero ad innalzare le

moli portentose de' superbi loro palagi ed a farsi padroni del mare, ch' eglino impresero a navigare.

37. Dopo i Fenicj anche i Greci si diedero alla marina, ma la gelosia, che ardeva fra que' piccoli Stati, gli aveva resi sui mari più pirati che navigatori. Minosse re di Creta fu il primo che purgò il mare da tali infestazioni, e vi fece rinascere la calma politica ed un libero commercio, 50 anni prima della spedizione di Colco colà fatta per esportare l'oro e le lane. Oltre il metallo che vi si cavava dalle miniere, ve ne avea nelle arene dei fiumi, e le lane tondute servivano di mezzo per raccoglierlo nelle acque. I poeti si scaldarono l'immaginazione, e vi trovarono il *Vello d'Oro*.

38. Ne' successivi tempi Ulisse fece sul mare dei grandi e lunghi viaggi: Ovidio dice per 10 anni, ma poteva farli in meno di un mese.

« Exemplum est animi nimium patientis Ulisses,
» Jactatus dubio per duo lustra mari. »
Epist. X, lib. IV, ex Ponto.

39. Le tante tempeste da lui sofferte e la nessuna direzione de' suoi vascelli, che si lasciavano quà e là trasportare dal capriccio dei venti e dei fiotti, ben ci dimostrano che questo re non era così buon piloto, come fu esperto e sagace capitano. Costretto a gettarsi in mare, appena egli potè salvarsi a nuoto nell' isola di Corcira.

40. Mentre così i Greci navigavano da una parte, i Trojani andavano erranti dall' altra. Antenore principe di Troja entrò nell' Adriatico, e passò a fabbricare Padova: Franco andò a stabilir le sue colonie sulle rive del Reno, ed Enea genero di Priamo, dopo molti giri di mare, alla fine di 7 anni venne a

metter capo al Tebro, presso cui più tardi si è fabbricata Roma.

41. I Romani erano impazienti di combattere eglino stessi. Quando erano nella mischia navale dimenticavano di essere marinaj per non essere che soldati. Era per loro sacro l'esempio di Brasida, ufficiale lacedemone pieno di valore. Visto da lui che nessun vascello osava avvicinarsi alle pericolose coste di Pile e Corcira, ordinò al piloto di appressarvi il suo, dicendo esser vergognoso che si risparmiasse il legno, mentre non si risparmiavano gli uomini. Spezzatasi la nave, saltò Brasida a terra, e fu in un baleno coperto da una grandine di frecce, dalle quali, dopo una lunga resistenza, cadde trafitto sopra un mucchio di morti e feriti ch' egli aveva immolati alla sua patria. Lo scudo uscì dal moribondo suo braccio, e gli Ateniesi che lo presero, ne fecero il grande ornamento del loro trionfo. I Lacedemoni trovarono inimitabile il suo esempio; ma i Romani ardevano di fare una morte così gloriosa, quando il racconto udiano di un sì memorando evento.

42. Atene avea peraltro delle costituzioni imperfette: le leggi marittime non erano ordinate e ferme, e questo politico dissesto del suo governo fece sì, ch' ella soccombesse a Sparta sotto il valore di Lisandro nel 3600 del mondo. Polibio, che ben conosceva gli Ateniesi, ce li rappresenta come un popolo inquieto, incostante, pieno d' ineguaglianze, che doveva tutta la sua sorte alla capacità de' suoi generali, ingrato, geloso dei migliori cittadini e persecutore dichiarato del merito.

43. Malgrado i difetti e le sventure di quel popolo famoso, gli ambasciatori di Sparta riconobbero in pieno senato, che l' impero del mare apparteneva agli Ateniesi, sia per la situazione avvantaggiosa del loro paese, sia per la moltitudine e la comodità dei loro porti, sia per il gran numero de' loro vascelli, sia

per la cognizione della marina, dell' architettura navale e di tutte le scienze necessarie per la navigazione ed il commercio marittimo, sia infine per l'esperienza de' piloti e marinaj, e per le vittorie ch' essi avevano riportate sul mare. Le descrizioni dei loro navali combattimenti tramandate da Diodoro, da Tucidide e Xenofoonte, sono ancora gran monumenti del marittimo valore.

44. Alessandro seguiva la scuola di Filippo suo padre e di tutti gli ambiziosi conquistatori, e sotto pretesto di nettare i mari dai corsari che lo infestavano, quasi di ogni mare si era reso padrone e tiranno.

45. In mezzo alla militar fortuna ed alla protezione degli Dei, ond' erano secondati i sentimenti di valore ed intrepidezza di Alessandro, quelli di prudenza a lui spesso mancavano. Curioso di veder l'Oceano, da folle s'imbarcò colle sue truppe sull' Indo, fiume allora sconosciuto, e dopo aver molto tempo errato all' avventura, giunse colà dove il traeva la sorte. Così un gran capitano, un generale, un re si getta in balìa dell' onde e dell' azzardo colle stesse sue truppe? Così senza scopo, senza bisogno il capo di una nazione va incontro ad un destino incerto ed al rischio evidente di perder se stesso? Se la morte non lo sorprendeva a 32 anni, egli l'avrebbe altrimenti incontrata ne' volontarj suoi pericoli.

46. I Macedoni mal conoscendo, al par dei popoli corrotti e deboli, il comune loro bene, non deploravano la morte di un monarca, di cui temevano la severità, ed il di cui valore non lasciavali molto in riposo. Ma finchè si ha un sovrano guerriero, i popoli sono temuti al di fuori da' loro nemici, rispettati dagli alleati, e tranquilli al di dentro sulle calmate passioni dei loro concittadini. Ogni tributo è dolce ed ogni sagrificio è tenue quando produce il bene dello Stato ed il costante godimento

dei civili diritti e della nazionale libertà. Più grande e prospero è il commercio, quanto più grande e potente è la nazione che lo fa; e più stimate sono le leggi quanto più forte è il governo che le fa eseguire.

47. Demetrio figlio d'Antigono, chiamato il *Prenditore delle città*, fu il più grande ammiraglio de' suoi tempi. Mise in mare 500 vascelli, durante la costruzione dei quali, egli non minore ingegnere che capitano, visitava gli operaj e gli arsenali, ed eccitava quelli al travaglio, ed empiva questi degl' ingegnosi suoi nautici disegni. Da là sortirono le più belle navi del mondo, fornite fino da 15 e 16 ordini di remi. La vastità non toglieva che fossero leggieri, ed erano egualmente adattati alle pompe ed ai combattimenti. Ma la sorte di quel re non rispose a' suoi talenti, e finì egli miseramente i suoi giorni nel 3720 del mondo; e poco dopo la Macedonia, di cui era re, fu vinta dai Romani e ridotta in provincia da Paolo Emilio loro console e generale.

48. Seleuco Nicanore, ossia il *vittorioso*, da cui venne l'Era Seleucide, coltivò sommamente la marina; fece delle scoperte nel mare delle Indie, ed intraprese di unire la palude Meotide al mar Caspio, per favorire la navigazione ed il commercio; ma mentre era occupato in questo vasto progetto fu assassinato da Ptolomeo Cerauno.

49. Le grandi imprese a favor della marina e del commercio hanno eternati i nomi, non solo di quelli che le condussero a termine, ma ben anche di coloro che solo vi si accinsero, o le proposero ed immaginarono: tanto è all' universo maestoso ed utile il solo divisamento di ogni opera diretta al marittimo progresso!

50. Antioco asiatico appena conobbe la debolezza della sua marina, che, spogliato del suo regno, la Siria fu da Pompeo ridotta in provincia dell' impero romano.

51. Ptolomeo filadelfo sorpassò tutti gli altri re d'Egitto nell' ingrandimento della marina. Racconta S. Gerolamo, ch'egli aveva 1500 vascelli lunghi, detti *liburni*, e 1000 navi da carico. Questo re fece fabbricare un faro nel porto di Alessandria per dar lume ai vascelli che di notte vi si accostavano. Aprì una strada fino alle Indie, disponendo delle tappe comode sui canali del Nilo fino al Mar-Rosso, da dove partivano i vascelli per le Indie; e le merci, che da là venivano, erano trasportate nell' Occidente sulle navi ch' egli teneva nel Mediterraneo.

52. Egli avea Dionigi per matematico e Megastene per sapiente, dai quali due grand' uomini avea fatto visitare il vasto paese degl' Indiani per approfittarne dei loro usi. Patroclo era il suo ammiraglio, vale a dire il comandante in capo delle flotte, giacchè la voce di *ammiraglio* non si usò che molti secoli dopo, come accaderà di osservare nel decorso di quest' opera. Era questi sì eccellente capitano e sì riputato piloto, che diede il nome ad una delle isole vicine ad Atene, ove sul mare aveva fatti dei prodigi di saggezza e di valore.

53. Amilcare cartaginese non essendo valoroso in mare quanto lo era in terra, ha colla propria vita perduto in Sicilia le intere sue flotte. Egli fu vendicato da Annibale suo nipote (non però l'Italico), ma così da barbaro, che la marina, anzichè prosperamento, ne risentì un sommo crollo. Imilcone non fu di lui più grande nella nautica, ma più prudente nell' usare delle forze navali e della vittoria: vinto però da Dionigi di Siracusa, tornò pieno d'obbrobrio a Cartagine e si uccise di disperazione.

54. Contuttociò i Cartaginesi, a forza di perdere sul mare, erano addivenuti marini potenti e bellicosi, a segno che i Romani, ancora rozzi nella nautica, temevano vicina l'invasione dell' Italia. Il console Appio Claudio nel 3738 del mondo fu il primo Romano che osò tentare i rischi del mare, e passò in Sicilia ad occupar

Messina, facendo passare le sue truppe su d'una specie di zattere e su certe navi a lui fornite dagli abitatori dei paesi vicini al faro.

55. I Romani sempre grandi ne' loro impegni, non appena cadde in loro potere una nave cartaginese nel passaggio in Sicilia, che se ne servirono di modello, ed in due mesi equipaggiarono una flotta di 160 vascelli: ed intanto sulla sabbia si esercitarono a remare i soldati, che un ufficiale comandava, come se fossero in mare, per istruirli nelle navali evoluzioni. Ogni altra nazione sarebbe riuscita a nulla con una flotta formata senz' arte e senza esperienza; ma il coraggio ed il genio romano suppliva a tutto, e bastò quest' armamento navale a cominciar la rovina di Cartagine.

56. Usavano le navi romane, per invenzione di C. Duillio che le comandava, certi *corvi*, ossia becchi di ferro sulle prore, colle quali afferravano le navi nemiche, ed i soldati vi entravano all' abbordaggio, e con eguale intrepidità ivi pugnavano sui ponti, come se fossero stati in terra. I Cartaginesi perdettero 30 vascelli e moltissimi uomini immolati al valor romano.

57. Questa fu la prima vittoria che i Romani ebbero in mare. Impararono i presuntuosi Cartaginesi, a loro spese, non esservi nemico che non sia a temere; che il disprezzo che si ha del competitore rianima il suo coraggio e gli fa ottenere col dispetto ciò che sperar non puote colla forza; che una confidenza troppo orgogliosa è spesso foriera della disfatta e dell' umiliazione; e che nei combattimenti un' omissione, un fallo può far perdere il frutto delle più strepitose vittorie.

58. Avrebbero i Romani presa Cartagine fino sotto i consoli M. Emilio e S. Fulvio, se, meno fieri nelle loro spedizioni, non avessero creduto di domare gli elementi come gli uomini; s'indispettì il popolo della marina, e poco dopo il senato decretò che,

fuori di 60 navi per la difesa dell' Italia, più non si facesse armamento navale. La prima guerra Punica finì peraltro con onore dei Romani nel 3762 del mondo, e divenne la scuola ov' essi appresero a divenire padroni del mare e della terra.

59. Non tardò a suscitarsi la seconda, ed Amilcare che ne fu il motore, temendo che la morte non mettesse dei confini a' suoi personali risentimenti contro di Roma, per eternarli dopo di se, ispirò i suoi furori al giovine Annibale, lo rese depositario del suo odio contro i Romani, e lo fece giurare sugli altari, che non sarebbe giammai loro amico. Senza possedere il genio militare, a' nostri tempi in Inghilterra il vecchio Pitt lasciò a Giorgio suo figlio quasi in eredità i suoi politici pericolosi talenti e l'implacabile suo odio verso la Francia. La storia di tutti tempi ci ha sempre fatto vedere così nelle famiglie, come nelle nazioni passare da una generazione in l'altra lo spirto odioso di rivalità e di livore. Le vittorie e le disfatte dell' emula nazione sembrano variare solo nell' incentivo che alimenta l'ardore dello sdegno e di sempre nuovi attentati.

60. Si vide la Francia, come l'araba fenice, sorger a nuova vita in mezzo al rogo ed alle ceneri, cui l'avevano ridotta le civiche discordie; e dalle gole di Albione scendeva il soffio che le faceva ardere.

61. Fu visto Bonaparte veleggiare sui mari colla rapidità dei venti, guadar difficili maree, riunire i cittadini e salvar la patria sotto le trionfali sue insegne, raccogliere innumerabili eserciti e passar, novello Annibale, ma più di lui felice e grande, montagne scoscese e biancheggianti di neve, superando le Puniche Alpi nelle più rischiose gole, traversar colle sue armate vaste regioni e rapidi fiumi, circondati da poderosi eserciti nemici, e vincitore dei clima, delle stagioni e degli elementi, scendere in Italia e marciar nuovamente sulle orme de' primi suoi trionfi alla disfatta

di tanti eserciti combinati a suo danno fra il terrore delle nemiche coorti e lo spavento di tante castella, che in suo poter divennero ai portenti del suo valore. Ma l'Inghilterra sempre fiera per la marittima sua posizione, vide sconfitti i suoi alleati che ella stessa avea tratti all'armi, diffuse le sue forze, e ravvolse in mente nuovi progetti di guerra, ond'arse ed arderà per lei l'Europa intera, *finchè tutta non sia vinta la fatal Cartago.*

62. Roma infatti sarebbe perita sotto le armi di Annibale, se la rapidità con cui Scipione unì la sua flotta e cinse di assedio la capitale dell'africana repubblica, non vi avesse posto riparo. Ogni popolo, ogni cittadino d'Italia volendo aver parte alla gloria di tale impresa, non solo volavan tutti a versare nell'erario pubblico i tributi loro imposti dal senato e dai consoli, ma fornivano, a parte con civica gara, uomini, armi, danari e viveri.

63. In mezzo a questi prodigi del patriotismo romano, la marina propriamente detta non era organizzata in Roma prima di Cesare e Pompeo: erano i soldati che vincevano e non i marinaj; l'abbordaggio ed il ponte era la sola loro tattica navale. Le navi erano pesanti ed informi, i piloti ignoravano la navigazione e l'idrografia, non conoscevano i venti ed i veri principj della nautica. Un Rodiano con una sol nave ben maneggiata con abile impiego dei remi e dei venti insultava le masse enormi de' vascelli romani e coprivali di confusione: quanto dapprima avevano fatto i Romani per la marina non era che imperfetto e rozzo.

64. Conobbero que' prodi cittadini che uno stato non è forte che per metà senza marina, e sotto il consolato di G. Bruto il tribuno Decio Mus ottenne che due magistrati, detti *duumviri*, presiedessero alla marittima consistenza dello Stato.

65. La coscrizione marittima ed una contribuzione sui ricchi,

perchè fornissero a loro spese tanti marinaj per ciascheduno, sicchè la repubblica fosse equipaggiata a spese de' particolari, furono le misure prese dal senato romano per sottrarre la patria all'eccidio, di cui la minacciavano in terra ed in mare i feroci Cartaginesi. Le macchine distruttrici di Archimede giovavano al disegno di costoro che occupavano Siracusa; ma tutto infine cedette al valor romano, e la presa di questa città, che conteneva allora le spoglie della Grecia intera, segnò l'epoca del genio e della coltura delle arti e del gusto squisito per abbellirle, che regnò dappoi in Roma. Questo passaggio delle arti è celebrato da Ovidio ne' suoi fasti.

« Nondum tradideras victas victoribus artes
Graecia. »

Fast. lib. 3.

66. Vincitrice dappertutto la potenza marittima dei Romani, cominciò per la prima volta ad accordare il trionfo navale a Gn. Ottavio e P. Emilio che fatto si avevano prigione Perseo re di Macedonia.

67. Ma la storia più brillante delle romane virtù sembra metter capo alla rovina di Cartagine. Il valor militare e le civiche virtù sono al pari d'un maestoso torrente che si appura fra i sassi e si corrompe negli stagni. Quei Romani che avevano da pria dati grandi esempi di valore, di saggezza, di disinteressamento e probità, cominciarono a sentire i privati loro agi. I loro ambasciatori e ministri, che negoziavano con candore, ignoravano i maneggi delle corti e le finezze di una politica che ha bisogno d'ingannare gli uomini per condurli al suo scopo, cominciarono a gustare le proprie fortune. I cittadini ed i capitani, fin allora invitti dal ferro, cominciarono ad essere vincibili dall' oro.

68. Una certa buona fede regnava fin nei loro combattimenti: gli stratagemmi, le sorprese di guerra, le simulazioni nelle fughe e nei giri della versatilità erano loro ignote; il loro valore agiva alla scoperta. Contavano più sul coraggio, sull' intrepidezza e sull' intelligenza delle armi, che sulle militari scaltrezze; sprezzavano egualmente le astuzie dei Cartaginesi e gli artificj dei Greci, ed amavano riportar le vittorie, non derubarle. Appena che si rallentò il civico loro zelo e cessò col bisogno di combattere quasi quello di essere valoroso, caddero i Romani negli errori che avevano represso, e presero i vizj di tutte le nazioni che avevano conquistato. Sottentrarono le guerre ingiuste e mal sostenute: i combattimenti ripieni di inumanità e di frode, le vittorie passaggere, e guadagnate o deturpate dal delitto e rese dannose allo Stato dall' eccesso dell' ambizione di que' cittadini, che, vincitori delle nazioni, lacerarono se stessi colle proprie mani. Per mezzo secolo così stette nelle politiche burrasche la romana repubblica ai tempi di Silla, Lucullo e Pompeo, sempre spaventata dalle armi di Mitridate e dalla corruzione de' suoi capi, fino che riunita la nazionale autorità nelle mani di un solo potente e grande, raccolti si videro sotto Augusto i deboli resti di quell' austera virtù che formava il secol d'oro di Roma, e scelti que' bravi cittadini che formare ancor potevano il lustro delle romane magistrature. Orazio paragonando la sua patria ad una nave, ben ci addita per i venti, che la bersagliano, le forti passioni dei cittadini che la tenevano agitata.

« . . . . Tu nisi ventis
» Debes ludibrium, cave. »
L. I, Od. XIV.

69. Ai tempi di Pompeo i pirati si erano stabiliti con tanta solidità sui mari, che giunsero a formare una specie di repubblica

marittima, che aveva la sua disciplina e le sue leggi: in Cilicia tenevano come la sede del loro impero. Nessuno osava di attaccarli, e la loro disfatta più che quella di Mitridate diede a Pompeo il titolo di *grande*. Roma n'ebbe gran profitto, e vide tosto rinascere la pubblica tranquillità, ristabilirsi il diritto dei mari, rifiorire il commercio e regnare l'abbondanza che venne in dolce sollievo delle passate calamità. Le medaglie battute in sì memoranda occasione conservarono la memoria alla posterità coll'iscrizione seguente:

PRAEF . CLAS . ET . ORAE . MARIT.

S. C.

70. Cesare stesso convinto ch'ogni suo trionfo era manco senza valor marittimo, abbracciò l'animoso progetto di fare una discesa in Inghilterra, e se le sponde della Loira e del Poitou servirono di cantiero alle sue navi, i ponti di Calais e di Boulogne servirono di riunione alle veterane sue truppe. Ma queste, non essendo che soldati, senz'essere marinaj, secondato non avrebbero l'impresa del loro condottiero, se il banderale della X legione saltando nell'acqua verso le nemiche sponde non avesse incoraggito i suoi compagni, gridando: *chi vuol salvare l'onore delle aquile romane mi segua, perchè non cadano nelle mani dei barbari.* Quest'azione svegliò la fierezza romana, e gli Inglesi vennero in potere di Cesare. La presa di Marsiglia raddoppiò il gusto di questo gran capitano per la nautica manovra: il combattimento di Farsaglia colmò i suoi voti. Pompeo intanto con una misera barca scorrea ramingo su quei mari ch'egli avea solcati con una flotta numerosa di 860 vascelli, e trionfale contro i nemici del popolo

romano. Questo infelice cittadino giunto sui lidi dell' ingrato Tolomeo trovò la morte ove cercava l'asilo.

71. Un valente capitano di nave dee non meno del suo equipaggio essere addestrato al nuoto; senza questa abilità Cesare sarebbe perito col suo vascello in faccia ad Alessandria, prima di giungere vittorioso al Bosforo Tracio, ove proferì quelle memorande parole: *venni, vidi, vinsi.* Egli contava di aver fatto nulla quando gli restava qualche cosa a fare: e le imprese seguivano, appena che le aveva immaginate. Questi portenti sarebbero per la prima volta a' nostri dì usciti dal genio di Napoleone, se fosse vissuto pria di Cesare. La morte di questo dittatore strascinò seco la decadenza della marina romana, di cui egli andava eseguendo i più luminosi progetti. Augusto suo nipote non eguagliando il genio ed il valor di Cesare, lo superò nella fortuna. Gli errori continui di Sesto Pompeo figlio del *grande* e le lascivie di Antonio e di Cleopatra servirono all' ambizione ed alla sorte di Ottaviano, che di sì alto nome era fregiato, e divenne padrone del mondo. « Auguste ne pouvait s'élever que par les » fautes de ceux même qui pouvaient l'accabler. » *Hist. de la marine, lib. IX.*

72. La navale battaglia di Azio diè il termine agli ostacoli che doveva subire uno dei capi della R. R., per affrancarsi l' impero dell' universo. La regina d' Egitto fuggiva i pericoli di una guerra per lei infelice, ed Antonio più galante che capitano le corse dietro, abbandonando la sua armata, i di cui bravi ufficiali si facevano massacrare, senza lasciarsi abbattere il coraggio dalla fuga vergognosa dell' indegno loro capo. Roma respirò dopo tanti lutti, fece chiudere per la terza volta il tempio di Giano e battere medaglie impresse, ora della testa di Augusto su di un globo con una vittoria alata, una corona rostrale ed un trofeo d' armi innalzate sulla poppa di un vascello, ora della figura del prin-

cipe conducente un carro trionfale avente nelle mani un ramo d'alloro, ed ora coll' impronto delle parole:

IMP . CAESAR . DIVI . F . COS . VI

LIBERTATIS . P . R . VINDEX

73. Augusto si dedicò alla marina, come il più potente nerbo dello Stato e quello cui dovea la sua fortuna, e fece le sue delizie nella felicità de' suoi popoli. Alle guerre, alle proscrizioni, ai massacri de' migliori cittadini, sotto di lui successero la pace, la giustizia, la concordia e l'abbondanza; ed in Roma spettatrice del principio e del fine del suo principato si disse, ch' egli non dovea mai nascere o non doveva morire.

74. Costantino, che ben meritò il nome di *Grande*, più celebre di Ciro ed Alessandro, alzò l' evangelo sulle rovine degl' idoli, sulle tenebre del paganesimo sparse i lumi del cristianesimo, e con una marina, sebben meno forte di quella di Costante e Teodosio suoi successori, ampliò il romano impero. Il codice delle immortali sue leggi non può essere superato, che da quello che il mondo aspetta dai lumi prodigiosi di Napoleone.

75. Carlo Magno, coronato in Roma il giorno di Natale da Leone III nell' 800 e salutato Imperatore de' Romani, diede una nuova spinta alla legislazione ed alla marina. Ma dopo lui vedemmo due semplici cavalieri francesi Balduino e Conternay nel 1204, col valore delle loro piccole flotte, prendere Costantinopoli ed occuparne l' impero d' Oriente, il qual divenne la sede dei Turchi, dopochè Maometto II nel 1453 ebbe ad impadronirsene colle sue armate navali. Non vi è popolo feroce e barbaro, che uscito non sia dalla natia sua rozzezza per dedicarsi alla marina ed al marittimo commercio. Sono troppo grandi i

beni che ne risultano per lasciarsi sbigottire dalle spese e dalle difficoltà che vi si incontrano nell' attivazione dei marittimi stabilimenti. I Turchi erano, prima del secolo XIV, tanto indietro nella marina, che Amurat I per far passare in Europa 6m. uomini dovette prevalersi di due vascelli genovesi, e pagare un ducato per il passaggio d' ogni soldato.

76. I cavalieri di Rodi ossia di S. Gio. Gerosolimitano, detti anche *ospedalieri* di Malta, dopo la donazione di quest' isola loro fatta da Carlo V nel 24 marzo 1530, condotti dal loro gran maestro Guglielmo di Villaret, dopo aver presa quell' isola nel 15 agosto 1309, così promossero la loro marina, che ben presto furono in istato di dominare tutte le isole loro vicine, e di nettare i mari dai corsari che gl' infestavano, e divennero il terrore dei pirati e degl' infedeli. Giovanni da Biandrate milanese, priore di Lombardia, col suo valor marittimo sconfisse in un baleno innumerabili armate navali turche, saracine ed egiziane. I bascià, che furono alla testa delle spedizioni contro di Rodi, dovettero ritornare a Costantinopoli per essere testimonj e vittime del furore dell' impetuoso sultano.

77. È sorprendente che i Turchi siano così deboli sul mare, con tanta facilità ch' essi hanno di essere potenti. Essi non sanno prevalersi degli avvantaggi che la natura loro ha prodigato. Al disotto degli altri popoli nelle scienze marittime e nelle arti proprie alla navigazione, ignorano affatto i veri mezzi con cui promovere la nautica. Usciti da un popolo ignorantissimo, i loro marinaj sono anche mal esercitati, poco disciplinati i loro soldati, e la maggior parte de' loro ufficiali non ha altre disposizioni per il comando di una galera, fuor di quelle di averla comperata. I loro cannonieri sono ordinariamente rinegati francesi, inglesi ed olandesi, ignoranti nell' artiglieria, e non pertanto stimati assaissimo nell' impero ottomano. Pensano quei grossolani abitatori, che basti

essere cristiano per essere buon cannoniero. Dicono i Turchi che Dio ha loro data la terra per teatro delle loro vittorie, ed abbandonò il mare ai cristiani, perchè vi facessero brillare la loro possanza: ma il commercio e la guerra saran loro di scuola a diventar marini.

78. Le crociate, così dette dalla croce, che i cavalieri che le componevano, portavano sugli stendardi e sul petto, in *rosso*, s' erano Francesi, *bianco* se Inglesi e *verde* se Olandesi, nella famosa loro spedizione del secolo XI in Palestina diedero ai Turchi segnalate sconfitte sui mari dell' Europa e dell' Asia: tolsero l' impero del Mediterraneo ai Greci ed agli Arabi per farlo passare ai Latini: arricchirono le repubbliche di Venezia, Genova, Pisa e Fiorenza, ed introdussero fra noi Italiani un libero commercio delle mercanzie della Grecia, della Siria, dell'Egitto, e di quelle che per questo paese venivano dalle Indie.

79. I Pontefici nulla fecero di grande rispetto alla marina, e sebbene nei loro impegni non contassero solo nella potenza di Dio, ma si prevalessero anche di quella degli uomini, e che, a parte delle orazioni che recitavano, facessero marciare delle truppe, ben anche sul mare, pure queste ordinariamente erano fornite dalle altre nazioni, che si prestavano ai disegni della S. S.

80. I Genovesi colle loro forze navali lasciarono sul Mediterraneo in infiniti luoghi illustri monumenti della loro potenza e del loro valore. Stabiliti a Pera, vi fecero più volte tremare Costantinopoli. Rassodato il loro potere sul Ponte-Eusino, ne furono di quei mari lungo tempo padroni. Resistettero alle potenze le più formidabili, eccitarono la cupidigia del loro porto e della loro nautica in più d' un sovrano, e combatterono ad un sol tempo i più grandi nemici del mondo. Ma quel popolo era troppo incostante per mantenere sempre nell' eguale autorità il suo Stato. Dicono gli scrittori che la repubblica di Genova è fondata piuttosto sull'argento vivo, che sul lido del mare. Appena stabilita,

cercò le sue leggi nella libertà. Assoggettata ai Romani, si mise sotto il governo di un console eletto dal popolo: poi questa magistratura fu divisa in tre consoli, ed indi in tredici colleghi. Dieci consoli succedettero a questa forma di governo: ma in poco tempo non ve ne furono che cinque scelti da tutti gli ordini. Un sol magistrato ora nazionale, ora straniero fu in seguito alla testa del loro governo: alle volte ebbe un collega, ed altre due tra i nobili, quando loro parve troppo potente la di lui autorità. Annojati di far questa scelta fra i loro cittadini, ne cercarono all' estero, e chiamarono un tal magistrato *conservatore* del popolo. Ora questa repubblica si dava alla Francia ed ora a Milano: e ben avverrà che, ad onta della sua attuale forma di governo, tornerà, e forse per l' ultima volta, a prendere l' uno o l' altro di questi due partiti. S'ella si fosse condotta colla prudenza e fermezza della repubblica di Venezia sua rivale, tutt' ancor serverebbe l' antico suo splendore.

81. L' Europa dee al regno di Ferdinando V di Castiglia, suocero di Carlo V, la scoperta di tante terre immense, che vasti mari separavano dal nostro continente. I viaggi di lungo corso intrapresi con successo; la scoperta del nuovo mondo; la conquista di tanti regni; i vantaggiosi stabilimenti politici e commerciali sulle coste d' Africa, alle Canarie ed alle Indie; la sommissione di popoli barbari e sconosciuti, e lo scoprimento di tanti tesori furono le prodigiose imprese che immortalizzarono la memoria di Ferdinando.

82. Mai però gli Spagnuoli ebbero in mare armata più ben ordinata e meglio equipaggiata di quella, che nel 1741 opposero alla numerosissima e ben istrutta flotta degl' Inglesi, i quali furono tratti in guerra per aver violati i trattati di pace colla Spagna; e per avere poi questa fatte delle irregolari confische de' loro vascelli.

83. I Portughesi ritentarono il cammino di Annone cartaginese e passarono le Colonne d'Ercole al Cap *Non plus ultra*, il qual è un promontorio nella provincia di Sus, detta Bidulgerid nel Marocco. Essi aprirono gloriosamente la navigazione alle Indie, e la religione cattolica ne fu causa e mezzo.

84. Enrico duca di Visco, principe ardito, valoroso nelle armi e nell'astronomia, figlio di Giovanni I re di Portugallo, s'avvisò di far penetrare il nome di G. C. e la gloria de' Portughesi in terre allora sconosciute. Persuaso da' suoi lumi, dalle storie antiche e dalle notizie di alcuni Africani, formò il suo disegno di spingere oltre le sue scoperte nell'Oceano occidentale ed atlantico, e v'impiegò per eseguirlo i beni dell'ordine di Cristo, di cui era gran mastro. Imbarcossi nel 1410 col fiore della nobile gioventù, disposta a dividere la gloria ed i perigli di così brillante spedizione; e diede il segnale a quelle coraggiose ed importanti navigazioni, che resero tanto celebre sui mari il nome dei Portughesi: se a renderli troppo pretendenti ed audaci non avesse contribuito la bolla di Martino V, che loro accordò uno strano diritto di proprietà esclusiva su tutti i luoghi per cui erano passati nelle loro scoperte. « Il est à remarquer (dice la storia citata, l. XXII) » que le Pape Alexandre VI et ses prédécesseurs disent, dans » toutes les bulles, qu'ils donnent aux rois d'Espagne et de Por- » tugal les terres conquises, et à conquérir de leur propre mou- » vement, sans que personne leur en ait parlé, et sans que » ces princes l'aient demandé. »

85. L'intrepido Bartolomeo Diaz passò la linea; e giunto sarebbe alle Indie, se il suo equipaggio non lo avesse minacciato di rivolta, per le orribili tempeste ond'era agitato e per mancanza di viveri. Ritornato dopo sei mesi di navigazione nel 1487, mentre nel racconto del suo viaggio descriveva il capo ch'egli avea passato, chiamollo *Capo dei tormenti*, ma il suo re Gio-

vanni II, trasportato dalla gioja per questa felice scoperta, chiamollo *Capo di Buona-Speranza.*

86. Ma la gloria di giungere per il primo dei moderni alle Indie era serbata a Vasquez de Gama, che in mezzo ai fiotti tremendi ed agli scoglj, ai pianti, ai gridi ed alla rivolta del suo equipaggio, ed ai tradimenti degli abitanti del paese in 11 mesi di ardita navigazione, nella fine di maggio del 1498 girando intorno all' Africa, mise piede in Calicut sulle coste del Malabar.

87. La repubblica di Olanda uscita fuori dalle ruine della tirannia del duca d' Alba, che abusava del governo de' Paesi-Bassi affidatogli da Filippo II di Spagna, ben presto mostrò di non essere meno valorosa nel mare, di quello che lo era per terra nelle guerre e nel commercio. Quanto non può sulle anime grandi l' abuso del potere e l' amore della libertà! Invano si tenta poi di reprimere colla forza gli spiriti fatti rivoltare colla crudeltà: la loro causa diviene bella, e la bandiera che inalberano inspira il genio della vittoria a tutti quelli che si affollano per circondarla. I popoli come le api si attaccano a sciami al miele che gli alletta, e fuggono l' insetto crudele che gl' infesta. La forza rende fieri anco gli animali più timidi, ed oppressi giungono a quell' ardire che mai non ebbero in petto. Le api d' oro, ond' è coperto il manto imperiale di Napoleone, non è meno il simbolo adorato del suo cuore verso i popoli, di quello che lo sia del cuore dei popoli verso sì augusto loro capo.

88. Gli Olandesi furono sempre vincitori degli Spagnuoli sull' uno e l'altro elemento: essi avevano in mare ciò ch' ebbe Augusto alla battaglia d'Azio sopra Antonio. I vascelli corti e leggieri sono eccellenti per l' attacco e per la ritirata, facili a maneggiare e con pochi uomini, poco temendo le coste, e potendo facilmente guadagnare il vento, portanti anco cannoni corti che portano più da

vicino, e tiranti tre colpi nel tempo che i lunghi ne tirano uno. All' opposto i grandi galeroni degli Spagnuoli e le caracche portughesi erano pesanti e difficili a maneggiare, avevano bisogno di molti uomini per la manovra, sicchè pochi restavano per combattere, e dovevano sempre tenersi lontani dalle coste: ed i loro lunghi cannoni erano assai malagevoli a caricare; tiravano lontano e spesso al di là del punto, e rari colpi e fuori del bisogno. Finalmente dopo 80 anni di guerra ferma e gagliarda nel 1648, colla pace di Munster gli Olandesi godettero i frutti del loro governo e del marittimo loro commercio.

89. Sono essi destri, pazienti, infatigabili nelle avversità, sobrj, economi, bravi quando sono nel combattimento, maneggevoli quando sono deboli, fieri quando sono forti, abili a trattare colle corti e colle nazioni, da cui ne sperano utile, inimitabili nella destrezza per il commercio. Al loro raffinamento nel traffico non arrivano le altre nazioni, anzi lo prendono per un' economia sordida, di cui esse non sono capaci; grandi però e maestosi nelle pubbliche cariche e nelle opere dello Stato. Hanno essi tutto il distintivo di un popolo libero, e fatto per essere in repubblica. Devono soprattutto all' abilità dei loro ammiragli, alla sveltezza de loro piloti ed esperienza dei marinaj il punto di elevatezza nella navigazione, e nella ricchezza della loro nazione, cui giunsero coll' intelligenza o protezione della nautica e dei marittimi regolamenti. « Sans navigation ces alliés ne les eussent pu sauver des » fers qu'ils n'avaient qu'à demi rompu. En effet, par la naviga- » tion, cette république est devenue très-puissante; elle commerce » dans tous les endroits de l'univers, et sa marine est si solide- » ment établie, qu'il s'y trouve plus de vaisseaux que dans tout » le reste de l'Europe ensemble. » *De la marine, liv. XXIII.*

90. La bella Amsterdam, quando si presenta agli occhi del viaggiatore, per la sommità de' camini, degli alberi e delle fiamme

de' vascelli che si elevano, lo lascia in forse, se sia essa una città, anzichè una flotta od una foresta.

91. L' Olanda ha niente per se stessa, il suo suolo è ingrato, il paese è sterile, ed il tutto che vi manca nasce dalla navigazione che mena l' abbondanza allo Stato, e fornisce il resto al bisogno degli altri paesi. Senza boschi e legnami, ivi travagliasi nell' architettura navale più che in altro arsenal del mondo: senza vigne, ella è l' emporio de' migliori vini e più spiritosi liquori: senza gregge, vi si travagliano le più fine lane d' Europa: senza miniere e senza metalli, ella raccoglie e possiede oro ed argento quasi al par della nuova Spagna e del Perù; ferro al par della Francia; stagno come l' Inghilterra; e rame non meno della Svezia. Con poche messi e quasi senza campagne, ella è, come la Sicilia un tempo, il granajo delle altre provincie. Nulla ivi si produce e tutto vi si trova: sembra che gli aromi crescano sulle sue terre, che vi boscheggiano gli olivi, che le droghe vi nascano, che il sale vi si formi, che le sete vi si producano, e che tutte infine vi escano dal suolo le fertilità e le ricchezze dei due emisferi.

92. Anche l' Inghilterra dee ai bellicosi movimenti, in cui Cromwel la tenne sul mare, i memorabili avvenimenti della marittima di lei fortuna. Dopo la morte di questo *protettore* della libertà inglese, quella nazione si vide immersa nelle più pericolose vicende di mare; e senza il famoso di lui piano legislativo marittimo, sostenuto poi anche dal parlamento, il popolo d'Albione avrebbe veduto il suo commercio e forse il suo Stato preda de' suoi nemici. Quest'uomo, grande per i suoi talenti e per una proporzionata ambizione, bene intendeva i vantaggi della situazione delle isole britanniche. Cinte dall' Oceano, guarnite d' infiniti porti e seni, contornate da promontorj e golfi, e munite da scogli segreti e funesti agl' inimici, esse non soffrono che vi si avvicinino, per la qualità burrascosa de' mari che vi ondeggiano d'intorno, e

contribuiscono meglio alla loro sicurezza, perchè sono addomesticati agl' Inglesi e pajono innavigabili agli esteri. Ripieni dallo spavento di queste idee Antonino e Severo, fecero in Roma rappresentare l' Inghilterra nelle loro medaglie colla figura di una fiera donna assisa sulle rocce.

93. In tempo di pace i vascelli inglesi stanno disarmati nei principali porti del regno: i più grossi sono a Chatham, e gli altri a Porstmouth, Woolwich, Plimouth, Deptford e Sheernesse.

94. Nel Nord e specialmente presso i Danesi la gente di mare era così onorata e rispettata da quei popoli rozzi e severi, che quando i marinaj erano uccisi a bordo, o colle armi alla mano, o che morivano per ferita marziale, un rogo s' innalzava alla loro gloria. A quest' uso funebre serviva un vascello, che veniva tirato a terra, avente sulla poppa il corpo del defunto, e vi si appiccava il fuoco. Fino il mestiero del corsaro perdeva per essi l' idea del delitto, perch' esso apparteneva alla nobile professione della marina.

95. I Danesi furono in quest' arte tanto bravi ed arditi, che nuotando in mezzo alle battaglie giunsero sotto Frotone I loro re, nel 762 prima di G. C., a sforare sott' acqua i vascelli nemici e farli colare a fondo. Passavano per maghi nella marina, e si diceva che avevano ai loro ordini i venti ed i flotti.

96. Anche le donne di Danimarca si distinsero nella marina. Alvilda, figlia del re di Gotland, per disgusto di non aver voluto i suoi parenti accordarla in moglie ad Alfone, figlio di Sigar re danese, nel 177 uscita dalla corte e dal paese in abito da uomo, si è posta al comando d' una flottiglia corsara; e mentre da corsaro si trovava gagliardamente alle prese con Alfone, nel calore della mischia le cadde la visiera dal volto, di cui le forme aveanlo tante volte ferito: e in lui succedendo il piacere al terrore, si celebrarono le nozze cui aspiravano già da lungo tempo i due amanti.

97. L' Ansa Teutonica cominciata nel 1254 fra le città di Lubec, Brunswick e Danzica e Cologna, seguìta poi d' altre sessantadue città, massime del Baltico, tra le quali Wisbuy costituì una lega offensiva e difensiva, ed una comunione di diritti e privilegi, che contribuì non poco all' estensione della marina e del marittimo commercio, non che ai tanti regolamenti di mare, che anche al giorno d' oggi sono rispettati dagli autori e dalle nazioni.

98. Margarita, figlia di Waldemar re di Danimarca, vedova di Aquin re di Norvegia, seppe così bene guadagnare i favori dei popoli e gl' intrighi del clero, che nel 1385 fu dichiarata regina di Danimarca, Norvegia e Svezia. Appena ascesa sul trono, pubblicò savj regolamenti per la marina; fece chiudere i nuovi porti, perchè facevano torto agli antichi; ordinò che si avessero tutti i riguardi per i marinaj e per i negozianti forastieri, e stabilì severe pene contro i corsari, erigendo a Tutland un prefetto ed un giudice sovrano, perchè tenessero mano ferma all' esecuzione delle sue leggi marittime.

99. Ben si vede dal fin qui detto, che la navigazione è sempre stata presso le nazioni settentrionali un oggetto di grande attenzione; mentre nati quegli abitatori sotto climi ghiacciati ed inospiti, ed in luoghi aspri e selvaggi, dovettero cercare di aprirsi coi loro vascelli un passaggio per penetrare nelle regioni più dolci e più temperate. L' Asia, l' Egitto e la Sicilia furono le prime loro conquiste. Molti altri popoli, i Romani stessi, provarono la loro forza e la potenza loro in mare; giunsero a dar leggi fino alla Gran-Brettagna ed alla Normandia, ed a portare più d' una volta il terrore sulle coste e nello stesso seno della Francia. I loro porti, le loro leggi nautiche, le loro evoluzioni navali erano insigni per arte e per bravura. Questi popoli, cui noi diamo un carattere di ferocità, erano forniti de' più bei regolamenti di po-

lizia e di marittima giurisprudenza, ch' essi adempivano con iscrupolosa esattezza. Il regno di Svezia passa per il reame più antico d'Europa: verso il secolo XV i re vi prendevano il nome di amministratori. Carlo XII montò egli stesso un vascello di 128 pezzi di cannone contro i Danesi.

100. Pietro il *Grande*, czar di Moscovia, seguendo il suo genio ed i consigli di Francesco Lefort, nativo di Ginevra, tutto si dedicò alla marina, in cui egli stesso travagliava: e con una tassa fin allora sconosciuta ne' suoi Stati, ai quali avea imposto che ciascuno secondo le sue facoltà contribuisse a metter in mare delle navi, riuscì ad avere una prodigiosa marina. Viaggiò nel più stretto incognito per quasi tutta l' Europa, studiando i costumi e le arti dei varj popoli: s' istruì egli stesso e condusse seco in Russia i migliori uomini delle altre nazioni. La fondazione di Pietroburgo fu il miracolo del suo secolo, e da se sola capace d'immortalizzare il nome di lui, che solo ne formò il progetto e l'esecuzione. Le navali forze di guerra e di commercio vi si accrebbero tanto, che giunse a pareggiare le più antiche e più forti città marittime del mondo.

101. Ma se il secolo XVI fu cotanto reso celebre dalle grandezze dei principi che vi fiorirono, e cotanto si segnalarono per i marittimi regolamenti, come Carlo XII nella Svezia, Pietro in Russia, e poco dopo Federico II a Berlino; ben più memorabile fu quel secolo avventuroso per la grandezza di Luigi XIV, che al nome francese diè tanto risalto nelle scienze così, come nella marina. Ben egli conobbe che la Francia è uno de' paesi più avvantaggiosi per la navigazione. Bagnata è dall' Oceano e dal Mediterraneo, contornata da coste di una vasta estensione, da porti eccellenti e numerosi, da seni formati dalla natura e dall' arte, da spiagge comode e capaci, e da rade sicure e ben riparate; da Calais fino a Saint-Jean-de-Luz trovansi più porti che

nella Spagna intiera, sebbene questa sia quasi tutta dal mare attorniata.

102. Fertile nell' interno per i suoi fondi ed i suoi fiumi, la Francia tutto produce per la costruzione, l' armamento e l' equipaggio dei vascelli; ed ha facile così il trasporto dei materiali, come quello delle sue forze e ricchezze a tutte le parti del suo territorio ed agli esteri paesi.

103. I Francesi dal loro canto attivi, ingegnosi, intraprendenti e coraggiosi hanno delle qualità proprie a formare degli eccellenti navigatori. E se alcuno scrittore loro attribuisce un carattere presuntuoso, impaziente, leggero ed incostante, egli conviene almeno che un tal carattere ben si combina colle vicende di chi scorre sulle navi l' instabile elemento.

104. I Marsigliesi presero per i primi dai Focj loro fondatori il gusto della navigazione, e fecero delle leggi nautiche alla foggia dei Rodj. Gli abitanti di Vaunes non erano meno di lor potenti in mare, e seppero egualmente meritarsi la considerazione dei Romani.

105. Pare incredibile che ai tempi a noi più vicini la Francia, malgrado tanti avvantaggi per avere un' eccellente marina, si fosse ridotta, sotto Enrico IV, principe sì bravo ed attaccato alla gloria ed alla felicità de' suoi popoli, in mezzo al bisogno estremo di avere forze navali, a non avere alcun vascello in mare, nè in porto. Fa pietà il vedere una sì gran potenza costretta a farsi imprestare dal Papa, dal Gran-Duca di Toscana e dal Gran-Mastro di Malta delle misere galere per trasportare in Francia la sua regina, Maria de Medici. Quattro vilissime galere toscane bastarono a desolare sì vasto regno ed a tenerlo come incatenato: fu per difetto di marina ridotto all' avvilimento di non poter reprimere l' insolenza del minimo corsaro. Enrico ed il suo ministro cardinal d' Ossat avevano disegno di ristabilire la naviga-

zione ed il commercio, di cui ne vedevano l'importanza; ma l'immatura morte del primo e l'ostinazione del ministro Villeroi resero inutile lo zelo di entrambi per la loro patria. Intanto i Francesi erano così impotenti, che la loro debolezza gli esponeva tutti i giorni a degli affronti che non potevano vendicare. Due navi di carico fecero bassare le bandiere al vascello M. de Vic, vice-ammiraglio di Francia e governatore di Calais, che portava a bordo il duca de Sully, per un' amichevole commissione in Inghilterra. « Pour rendre, disaient les officiers anglais, à celui » (au pavillon) de leur maître, l'honneur qui était dû au sou- » verain des mers, il fallut se soumettre, parce qu'on ne pouvait » faire autrement. » = ivi = *Liv. XXVIII, p.* 378.

106. Ma più abbasso vedremo addivenire la Francia la domatrice dell' universo in terra ed in mare, e dar leggi marittime applaudite e rispettate dal mondo intero. Le medaglie, le iscrizioni, le stampe uscite sotto Luigi il *Grande*, sono il perenne monumento della nautica gloria de' Francesi.

107. Fu pure riservata a questo re, cui nulla era impossibile, l'unione dei due mari col mezzo d' un canale scavato da Ecte sulle coste della Linguadoca fino alla Garonna nei contorni di Tolosa. L' ingegnere Riquet diresse questa grand' opera, finita in sedici anni nel 1680.

108. Dopo quanto fece il card. Mazarino, Luigi XIV dee ai consigli del ministro Colbert tanto lo stabilimento commerciale delle compagnie delle Indie orientali ed occidentali, seguito nel 26 maggio 1664, quanto il lustro, che il progresso delle scienze e delle arti sparse nel suo regno.

109. Uscì allora la Francia dall' errore di credere, che bisognava lasciare il commercio ai forastieri, perchè, come suoi fattori, vi portassero le merci delle Indie.

110. Ondeggiarono dappoi le flotte francesi su tutti i mari del

mondo, aventi per insegna un globo azzurro, surmontato da fiori di giglio d'oro, col motto *florebo quocumque ferar:* e nell'anno 1665 si coniò una medaglia colla leggenda, *Navigatio instaurata.*

111. Vero è che anche i Flibustieri, così chiamati da *flibots*, esprimente piccolo battello pescareccio o barca da carico all'uso olandese, ajutarono il partito di Francia, di cui la maggior parte erano oriondi. Erano avventurieri arditi ed esperti, che da corsari si battevano sui mari, massime d'America: avevano il loro ammiraglio ed i loro regolamenti, e ne volevano agli Spagnuoli. *Rainal, etab. du comm. dans les Indes* : *L. X.*, §. *X.* Ma costoro tutto rapivano per se medesimi, e non era che d'un modo indiretto, che si poteva di loro prevalersene e trarne partito, anche perchè non avessero a nuocere. *Diis malis, ne noceant*

112. Della Francia così, come delle altre nazioni navigatrici, io dovrò qui sotto tornarne a discorrere, di mano in mano che anderò sviluppando le nozioni sulla nautica, sul commercio e sulle leggi marittime dei popoli antichi e moderni, dei quali ne ho fin ora fatta storica menzione.

113. In quel modo adunque, che dalla rozzezza dei primi tempi uscì la navigazione; così di mano in mano andò perfezionandosi il codice delle genti sulla marittima legislazione. E siccome adesso solcando il mare si vanno scoprendo le terre, così gli antichi scoprivano i mari in percorrendo le terre. Seleuco fu il primo a penetrare sino al Gange, ed a tale viaggio egli dee la scoperta del mare, ossia del golfo di Bengal, ove questo fiume andava segretamente a scaricare. *Plin. l.* 6, *cap.* 17.

114. La navigazione infatti, che altro non è che l'arte di viaggiare sui mari, sui laghi o sui grandi fiumi, ben si sa che dapprincipio fu assai tenue, ed i primi viaggi del mondo si facevano sul mare a vista e lungo della terra, radendone sempre le coste. Imilcone cartaginese, gran piloto de' suoi tempi, nel ritorno ch'egli fece

dall' Inghilterra, cui era giunto in quattro mesi dalle bocche del Beti, volle piuttosto perdere il suo vascello, che insegnare il viaggio d' Inghilterra a quella nave romana che egli vide venirgli incontro sulla stessa costa da lui solcata; ed il senato di Cartagine lo ricompensò. *Strabon. lib.* 3 *in fine.* Plinio descrive da porto in porto tutte le stazioni fatte da Alessandro il *Grande* dalle foci del Tebro e dell' Eufrate nel seno Persico fino alle Indie.

115. Portata in seguito la navigazione al suo grado di perfezione, i negozianti trovarono un cammino più corto per le loro spedizioni marittime. Andarono essi direttamente dal capo Fartag a Anor, al regno di Calicut.

116. Ma per avere un' idea di questa sorta di navigazione, è d'uopo scorrere di volo il viaggio che i Romani tennero nel loro passaggio alle Indie, quale ci vien descritto da quel famoso storico naturalista, chiamato dal celebre Spallanzani *il Muto segretario della natura.*

117. Si recarono i Romani tutti ad Eliopoli, d'onde con dei battelli essi giunsero sul Nilo fino a Cop o Cana, prevalendosi del favore dei venti Etesj. Colà essi sbarcarono, e per terra si trasferirono sui cammelli sino a Berenice, città situata alle rive del Mar-Rosso. Ivi giunti si misero in mare nel cuor dell' estate, approfittando di un vento che in un mese li trasse fino ad Ocelis porto dell' Arabia, a Canan; d'onde secondati da un vento occidentale si videro approdati a Musiride o Anor, che è il primo porto delle Indie. Impiegavano quindi circa un anno i Romani per andare e ritornare dalle Indie; e da là rimpatriavano verso la fine di dicembre od il cominciar di gennajo.

118. La flotta di Alessandro facendo, rispetto alla stagione, ad un dipresso l'eguale viaggio, impiegò da Patal a Susa 3 mesi sull' Indo e 4 sul mar d' India: ma Dario abbisognò di due anni e mezzo per iscorrere l' Indo e giungere al Mar-Rosso. In se-

guito perfezionatasi la navigazione, il traghetto dalla costa del Malabar al Mar-Rosso si potè far in 40 giorni. *Plin. lib.* 6, *cap.* 23.

119. Sembra da ciò che l'arte della navigazione consistesse allora nel conoscere le coste, i venti e le maree: e vi erano perciò in ciascun porto dei piloti, i di cui studj si limitavano a sapere la posizione dei varj porti e l'azione dei venti che vi regnavano per far viaggio da l'uno in l'altro, cosicchè era di mestieri cangiar piloto ad ogni porto.

120. Nell' egual modo i primi navigatori non viaggiavano che di giorno: i Sidonj furono i primi che cominciarono a vogar di notte. *Strabon. Geog. l.* 2 *e* 17. Siccome però per tali viaggi abbisognavano di notti chiare e serene per vedere la stella polare, e la levata e caduta del sole; così il loro cammino era affidato all' azzardo, non già ad una regolare navigazione.

121. E sebbene gli storici ci manchino assolutamente nella descrizione dei progressi della navigazione, che dal costeggiare i mari condusse fino a traversarli nel mezzo alle più grandi burrasche, massime dopo la felice scoperta della bussola nel 1300; pure tutti accertano che facevansi in mare quasi gli stessi viaggi dei moderni navigatori, e che sprezzando gli antichi i più imminenti pericoli e gli orrori della più vicina morte, erano azzardosi a segno di sfidare i venti e le procelle. Privi d'ogni stromento osservatore degli astri, cominciarono ad usare *dell' arbalete*, il più antico stromento marittimo; ma desso era troppo difettoso per farne un buon uso.

122. La carta marina agevolò pure i mezzi di una più sicura navigazione, ma l'invenzione di essa fu molto tarda; e viene attribuita ad Enrico figlio di Giovanni re di Portogallo, ossia al cardinale Enrico che montò sul trono nel 1578, un secolo dopo che nel 1492 Cristoforo Colombo scoprì il nuovo mondo, e

nel 1497 Americo Vespuccio fiorentino giunse nel continente, che si chiamò America; nè fu di quella utilità che se n'ebbe dalla bussola, il di cui uso comparve molti secoli dopo quello dell' arbalete. Il *telescopio* successe pure a questo stromento, ma il suo vantaggio per la navigazione non è sensibile e comune al par di quello dell'ago calamitato, che *bussola* o compasso di mare si chiama.

123. L'invenzione del bossolo o compasso di mare viene ascritta a Flavio di Melfi o Flavio Gioja napoletano circa l'anno 1302, per cui il territorio del principato in cui nacque porta una bussola nelle sue armi; altri l'attribuiscono a Marco Polo veneziano nel viaggio ch'egli fece alla China nel 1260, ed a favore di questa opinione vi è la congettura tratta dall' uso della bussola che dapprima si faceva alla foggia chinese, cioè lasciandola fluttuare sopra un piccolo pezzo di sughero, invece di sospenderla su di un perno. Aggiungasi che il loro imperatore Chiningo, celebre astrologo, ne avea già cognizione 1120 anni avanti Cristo. Dai Chinesi la bussola si divide in 24 punti. I Francesi ne pretendono pure l'invenzione, sì perchè Fauchet riferisce alcuni versi di Guyot provenzale, il quale verso l'anno 1200 parlò di certa *marinette o pietra del marinaro*, voci che riferir si possono alla bussola; sì perchè il giglio di Francia è la figura con cui tutte le nazioni distinguono il Nord della Carta. Finalmente il dottor Vally l'ascrive agli Inglesi, a motivo che questi la chiamano *compasso*, la qual voce presso di loro significa un *circolo*.

124. Chiunque ne sia stato l'inventore, è certo che l'uso di tale stromento è facile e vantaggioso. Imperocchè, essendo noto per mezzo di una carta il corso che il vascello ha da tenere, si colloca la bussola in modo, che i due lati paralelli della scatola quadrata sieno disposti al lungo del vascello, cioè paralelli ad una linea tirata dalla prora alla poppa, ed il timone dee diri-

gersi coerentemente; cioè se il corso si trova sulla carta tra Sud-Oest e Sud-Sud-Oest, ossia Sud-Oest ⅓ al Sud, si piega la poppa in guisa, che una linea da Sud-Est ⅓ Sud corrisponda esattamente al segno posto nel mezzo del lato del bossolo, e si ottiene la direzione che si cerca.

125. Gli antichi mancavano non solo di sì utili stromenti, ma ben anche non avevano i locali occorrenti a conservare e difendere una buona marina.

126. Privi di porti, come salvare le loro navi dalle furie dei venti, come ristorarsi dalle sofferte burrasche? Appena qualche memoria se ne ha nell' antichità de' primi porti del mondo. Il più antico e forse il solo che sia esistito per molti secoli è quello di Joppe, fabbricato da Jafet terzo figlio di Noè, ove il profeta Gionata s' imbarcò per andare in Tarso, e nel quale Maddalena, Marta e Lazzaro presero all'azzardo un bastimento senza timone e senza vele per sottrarsi alla persecuzione de' Giudei. Gli altri porti famosi presso gli antichi si costrussero gran tempo dopo, e sono quelli di Ailat ed Asiongaber nella Idumea, di Cesarea, di Bindisi, di Taranto, della Luna, di Micene, d'Ancona, di Pirea ed Ostia ec. sull' Adriatico e sul Mediterraneo.

127. Ad ogni modo fecero ben essi vedere, che la necessità gran cose insegna. Gli abitatori di Tiro, città capitale della Fenicia, furono, come dissi, i primi che usarono le navi, e ne istituirono il commercio marittimo. Spinti a procacciarsi un estraneo commercio dall' angustia e povertà d'una sottile striscia di terreno ch' essi possedevano lungo le coste, incoraggiti dall opportunità di due o tre buoni porti, e guidati dal lor genio naturale al trafico ed alle arti, trassero partito dal Libano e dalle altre vicine montagne, che loro somministravano eccellente legname per fabbricar navi, ed in breve essi furono padroni di una flotta numerosa.

128. Questa famosa Tiro che Nabucodonosor sovrano di Babilonia distrusse fino dai fondamenti, dopo 13 anni di assedio fu ancora più potente che Sidone, di cui ella era una colonia. Ella fabbricò con una squadra composta soltanto di 12 vascelli una flotta di 60 vele equipaggiate da Salmanazar re di Assiria per far fronte a molte città che volevano sottrarsi al suo dominio.

129. La gloria e la possanza, cui il commercio e la navigazione avevano innalzata la città di Tiro, la resero sì celebre, che parrebbero dettate dall' entusiasmo e dall' esagerazione le cose che di lei ne scrissero gli autori profani, se i profeti stessi non ne avessero di lei parlato con ancor più grande magnificenza. « Tiro, scrive il profeta *Ezechiele*, *cap. XXVII*, tu sei fabbri- » cata al labbro del mare per commerciare con tutti i popoli, » sei come un gran vascello fabbricato di prezioso abete di » Sanir: i tuoi alberi sono di cedro del Libano, i remi di » querce di Basan, ed i sedili di avorio d' India e delle più » preziose materie delle isole d' Italia: le vele sono tessute di » bisso, e gli strati di giacinto e porpora delle isole d' Elisa: » gli abitatori di Sidon e di Arad ti servono di remiganti: sie- » dono al timone i più esperti Tirj, e combattono per te come » soldati i Persiani ed i Libj, e dovunque sei la dominatrice » delle vicine terre. »

130. Anche Isaia ne fa una maestosa descrizione di questa città, dicendo che Tiro era la città comune di tutte le nazioni ed il centro di tutto il commercio, la regina delle città, i di cui mercanti erano principi, che avevano per loro negozianti le persone più illustri della terra.

131. Nè un' immagine sì magnifica viene meno allora che i profeti lasciando il linguaggio enfatico della profezia riassumono lo stile del semplice storico, mentre tutti quelli che ne scris-

sero, ci narrano come i negozianti e le mercanzie di tutta la terra fossero riunite in questa sola città, e che gli altri popoli erano piuttosto tributarj a Tiro che alleati. Avevano i di lei abitanti fin sotto l'assedio di Nabucodonosor avuto il tempo e la precauzione di fortificarsi in un' isola vicina, di stabilirvi tutte le loro forze marittime, tutta la sede del commercio, facendovi passare i negozianti coi loro magazzini e colle loro mercanzie; di modo che vi continuarono una negoziazione così florida, che la presa e la rovina della loro città capitale non li privò nè dell' impero del mare, nè della riputazione del loro commercio.

132. Fu questa nuova Tiro che, fiera per le sue dovizie e la sua possanza, osò poi resistere al *Grand'* Alessandro già padrone d'una parte dell' Asia, e gl' interruppe il corso delle sue vittorie. Ma questa temerità le costò ben caro, essendo stata poi interamente distrutta dal vincitore Macedone.

133. A Tiro sorse eguale Cartagine che mandava le sue flotte mercantili oltre le colonne d'Ercole, ora stretto di Gibilterra, lungo le coste d'Africa e d'Europa; e secondo alcuni fino a quella parte che nuovo mondo si chiamò dopo le scoperte di Colombo e di Americo, la di cui scoperta tanti secoli dopo versò ricchezze e gloria alla nazione Spagnuola.

134. Distrutta Tiro da Alessandro il *Grande* e la navigazione ed il commercio, che tanto la rendeano forte, furono dal conquistatore trasferiti in Alessandria, città nuova e destinata ad essere la capitale dell' impero d'Asia e la sede dell' eroe che vi meditava di essere il primo imperatore.

135. Ma questo principe visse troppo poco per vedere co' suoi occhi il dolce spettacolo d'un regno e d'una città crescente nelle arti e nel commercio, divenuta poi il deposito generale di tutte le merci dell' Oriente e dell' Occidente. Costeggiata dal

Mar-Rosso avea libero accesso coll' Asia e coll' Oriente; col mare e col Nilo entrava nelle vaste e ricche contrade dell' Etiopia, e nel resto dell' Africa e dell' Europa col mezzo del Mediterraneo. Nell' interno dell' Egitto negoziava col soccorso delle caravane, sì comode per la sicurezza de' mercanti e per il trasporto delle merci, e navigando il Nilo ed i canali ivi fatti con opere maravigliose dai primi Egiziani. Secondata Alessandria da un gran porto, vi entravano sicure le navi forastiere che vi arrivavano da tutte le parti del mondo.

136. Ivi la navigazione fu con sì maravigliosi successi coltivata dai Tolommei, che affatto se ne perdette la rimembranza della abbandonate terre di Tiro e Cartagine, l'ultima delle quali contese gran pezza l'impero a Roma, che la soggiogò e distrusse sotto le armi di Scipione. L'Egitto primeggiò allora nel marittimo valore.

137. Mai vi fu popolo tanto capace di grandi azioni così, come di deboli; i geroglifici, le leggi ed i costumi d'Egitto attestano questa verità. Un tempo gli Egizj ebbero avversione al mare per la superstizione che li portava ad imputare d'empietà quelli che s'imbarcavano su questo elemento; lo che dimostra che loro non fosse ignota la navigazione, ma non venisse praticata. Mancavano altronde di legnami proprj alla costruzione dei vascelli: le loro coste erano malsane ed i loro porti per la maggior parte incomodi e di poco uso. Si contentavano nei casi di bisogno di costeggiare con piccole barche le rive del golfo Arabico, e non si vide nell' Egitto alcun vascello prima che Sesostri allontanandosi dalla politica dei re suoi antecessori, rompendo i pregiudizj relativi alla marina, facesse equipaggiare una flotta di 400 vele, e s'impadronisse d'una gran parte delle provincie marittime e delle coste del mar d' India. Ma appena egli venne a morte che la marina cadette, e d'un sol colpo furono chiusi i

porti d'Egitto, toltone quello di Naucrati; e per molti secoli in quel lido non si videro più nè flotte mercantili, nè forze navali. Solo sul finir della monarchia vennero da Boccoride risvegliate le idee avvantaggiose del commercio e della navigazione, e da lui emanarono ben sagge leggi sulla marina. Imitato dai successori, venne ispirato agli Egizj il sentimento per essi nuovo di amare i forastieri, e Psumetico aprendo i porti del regno accolse i Greci navigatori, e loro permise di stabilirsi sulle coste d'Egitto. E se Necos suo figlio non potè riuscire nell' impresa di unire il Mediterraneo al Mar-Rosso, fece almeno ondeggiar sul mare una quantità di vascelli. Avvezzati gli Egizj al fremito delle onde che ancor temevano, giunsero sotto il regno di Apriete nipote di Necos a presentarsi coraggiosi sulle loro forze navali, dar battaglia ai Fenicj e riportarne di questi una compita vittoria.

138. Videro gli antichi popoli che le sole nazioni commercianti giungevano ad alto grado di ricchezze e di potenza, e tutte s' impegnarono per emulazione. Mida e Tantalo, sì celebri nell' antichità, debbono a questa sorgente i sommi loro tesori; e con tal mezzo i Frigj furono per qualche tempo riguardati come i padroni del mare. Tutti mettevano a profitto la propria situazione: e Troja, che si stendeva su tutta la costa occidentale dell' Ellesponto, e da cui dipendevano le isole di Tenedo e di Lesbo, non dimenticò la sua, e si vide fornita di buoni porti ed ottimi vascelli; sì che Enea ed Antenore dopo la ruina della loro patria poterono equipaggiarsi una flotta per ciascuno, per procurarsi in esteri lidi un nuovo stabilimento ed una meno trista sorte.

139. Gli abitatori della Caria non si fecero forti nelle piraterie che approfittando della marittima loro cognizione. Cecrope era appena sul trono, ch' essi, già formidabili sull' Egeo, prima del regno di Minosse, avevano già predate e rovinate le coste dell' Attica; cui servì di lezione nella marina lo stesso Cecrope, quando

alla testa d'una colonia egiziana venne con una piccol flotta a stabilirsi nelle di lei contrade l'anno 1582 innanzi l'era cristiana; e quei della Grecia seguendo il genio dell' imitazione appresero la marina dalle colonie, che verso il tempo di Abramo s'impadronirono di quel paese conquistato dai Titani. Ma l'anarchia che venne dietro alla disfatta di questi principi non diè tempo ai Greci di perfezionarsi; ed assaliti dai corsari, da cui non potevano difendersi, dovettero ritirarsi in mezzo alle loro terre. Per mettersi alle sponde e navigare ebbero ad aspettare l'ingresso delle ultime colonie, che vi passarono dall' Asia e dall' Egitto, e loro additarono di riunirsi, alzare città e fortificarsi, onde poi nacquero le forze navali di Grecia.

140. Gli Ateniesi dopo la morte di Cecrope furono i soli popoli che lasciassero languire la marina; mentre la trascurarono a segno, che la nave che portò Teseo in Creta fu condotta dai piloti e marinaj di Salamina; i di cui abitanti al par di quei d'Argo e delle isole di Egina e Creta si distinguevano nella navigazione. Non si prevalevano però che delle barche e di piccoli legni mercantili: il primo vascello di guerra che si vide sortire dai porti greci fu quello fatto costruire da Giasone alle falde del monte Pelion 1253 anni avanti Gesù Cristo, per penetrare in Colco e farvi la conquista del Vello d'Oro.

141. Questa luminosa spedizione degli Argonauti segnò l'epoca avventurata della marina greca, ed in 35 anni circa si videro le greche forze con una flotta di 1200 vascelli portar la guerra in Asia e mettere il fuoco e la distruzione in Troja. Gli Ateniesi fornirono 50 navi, malgrado che praticato avessero la marina soltanto dopo il regno di Teseo; e poi trascurarono ancora per sette secoli la marina, sicchè non mostrarono di riassumerla che 10 o 12 anni dopo la famosa battaglia di Maratona; e la ridussero alla celebrità, quando in Persia fecero la prima spedi-

zione in Grecia, e si sostenne fino a combattere in rotta i Siracusani sotto le stesse mura di Siracusa. Ma il colpo irreparabile, che in sì fatale giornata percosse la marina ateniese, aprì il campo a farla intieramente rovinare dagli Spartani.

142. La guerra di Troja era addivenuta una guerra di partito e di fanatismo, e qualche tempo prima anche i Lacedemoni vollero avervi parte: Menelao re di Sparta vi comandava 60 vascelli. Questi bravi e bellicosi popoli non erano però in mare considerevoli come lo erano in terra; sì perchè Licurgo avea proibito il commercio, il lusso e la maggior parte delle arti meccaniche, e quindi la marina che del commercio è l'alimento e la forza; sì perchè la Laconia, sebben bagnata dal mare all' Est, Sud ed Oest, non avea che coste malsane, ripiene di macigni e scoglj, e non teneva che una sola rada angusta ed incomoda; sì perchè finalmente vi era specialc divieto di coltivare la marina, ed ogni volta che avvenne la necessità di navigare, si videro abbandonati affatto i vascelli dopo la spedizione.

143. La guerra di Troja era ben anche addivenuta la scuola della marina, e quei di Corinto seppero approfittarne, impiegando con utilità la fortunata situazione del loro paese munito di due porti, uno dei quali prendeva il nome dal golfo che bagnava la città, e l'altro guardava il golfo Saronico. Per migliorare l'antica marina e mettersi al coperto delle piraterie che infestavano i mari, rinforzarono il numero dei vascelli e ne cangiarono per i primi le antiche forme, sostituendo alle semplici galere dei bastimenti a tre ranghi di remo; e questa novità loro produsse una certa superiorità sul mare. Infatti si sono essi battuti generosamente cogli abitatori di Corfù 660 anni prima di Gesù Cristo; e questo, allo scrivere di Tucidide, fu il più antico combattimento navale di cui ne facciano menzione le greche storie.

144. La Grecia europea non potè segnalarsi nel traffico marittimo, che per l'industria degli isolani di Egina, i quali poco tempo dopo il ritorno degli Eraclidi nel Peloponeso avevano già esteso il loro commercio, sbarcando a Cilene, e trasportando poi le merci su dei muli nell' interno dei loro paesi. Eglino perdettero il nerbo delle navali loro forze, ed il dominio del mare quando venne la loro isola invasa dagli Ateniesi ai giorni di Pericle. Più felice non fu la sorte della cartaginese marina.

145. L'ambizione perde così gli uomini come i regni interi. Cartagine, che, fondata verso l'anno 890 nanzi l'era cristiana, il pacifico commercio avea popolata di oltre 700m. abitanti, venne ben presto deserta per fornire truppe e reclute alla propria armata. Le flotte accostumate a non portare che merci e mercanti, non furono più caricate che di munizioni di guerra e di soldati. I più saggi e fortunati negozianti si cambiarono in generali e capi delle armate che dovevano far tremare Roma e mettere Cartagine nel punto di essere padrona del mondo. Malgrado però i loro fatti d'arme in Sicilia, in Sardegna e specialmente nel cuor dell' Italia sotto il famoso Annibale, in 50 anni di guerra spesso incerta e sempre crudele venne Cartagine domata e vinta dalla sua rivale. S' avvidero i Cartaginesi che l' inesorabile senato romano avrebbe totalmente distrutto il loro commercio ed il dominio sul mare, costringendoli a ritirarsi sulla terra ferma a cinque leghe dal mare, e piuttosto che abbandonare le loro flotte in modo sì umiliante amarono di esporsi ai fatali cimenti della terza guerra Punica, che loro fu sì funesta. Temevano che i Romani facessero passare in Utica il loro commercio come ad una nuova Tiro, e vollero tentare colla guerra l'ultima speranza che loro restava in mezzo alle sciagure.

146. Caddero così ben presto in poter di Roma anche il traffico e la navigazione di Alessandria, dacchè l'Egitto dopo la

battaglia d'Azio venne nelle mani d'Augusto, che alla capital del mondo facea empire i magazzini di merci e derrate della capital d'Egitto. Finalmente Alessandria al suo destino soggiacque, e scacciati dai Saraceni, che la invasero, tutti i mercanti, ad onta dell'imperatore Eraclio che li difendeva, si ridusse al più languido stato di mercatura, a quella dei pochi Cristiani che là vi trafficavano nel Levante. Se non che dopo la spedizione dell'immortal Bonaparte molti Europei colà stabiliti vanno ridestando il lustro dell'antico commercio, e per quanto mi disse M.r Vescovo di Sergiopoli, che fu gran tempo abitatore di quelle antiche contrade, a nuovo fiore sorgono crescendo quelle commerciali spedizioni.

147. Prima della battaglia d'Azio i Romani avevano sempre trovati i loro soccorsi nelle spoglie delle nazioni soggiogate, ed ivano empiendo il tesoro della repubblica per sostenere le immense spese cui si disponevano per eseguire il piano d'una monarchia universale. Ma appena entrati nel bel regno d'Egitto trovarono vasto campo di ricchezze. Alessandria era sì commerciante che, sebbene i Tolommei fossero assai moderati nelle imposte che mettevano ai popoli, l'annuale reddito de' suoi dazj ascendeva a più di 30 milioni di lire. I Romani per avere una marina potente dovettero impadronirsi della flotta degli Antiati verso l'anno 416 della loro fondazione, e che prendessero ai Cartaginesi nella prima guerra *punica* una *Pentireme*. « Questa » galera a cinque ordini di remi, dicevano essi, e la restante » flotta fece sì che i Cartaginesi fossero cotanto temuti: noi lo » saremo ben presto ed a giusto titolo. » Infatti l'entusiasmo animò il cuore de' Romani, e d'un istante si videro attirarsi le mani-d'opera, empirsi di lavoratori i cantieri, formarsi i marinaj, istruirsi i piloti e mettersi alle vele 100 galere a cinque ordini, darsi il segnale dell'attacco, ardere il combattimento coi Carta-

gnesi e determinarsi la vittoria per i Romani. Avevano questi n tal guerra l'anno 497 di R. 340 galere: Pompeo nè comandò 600 nella guerra civile, e 500 bastimenti componevano la flotta di Marc' Antonio alla per lui tremenda battaglia d'Azio, in cui Ottaviano forzatolo a fuggire colla sua Cleopatra, vendicò i torti di Ottavia e de' Romani, e si accrebbe tanto la marina di Roma, che Augusto potè ad un tempo avere tre armate navali.

148. Finalmente la gran Roma ebbe pur ella ad essere spettacolo di rovina; e la caduta del romano impero strascinò con se la perdita delle scienze e delle arti, e con loro giacque nell' abbandono la navigazione.

149. Ma que' barbari che spogliaron Roma e ne divisero l'impero, come i Franchi nelle Gallie, i Goti nelle Spagne ed i Lombardi nell' Italia, sentirono ben presto i danni della perduta navigazione. Impegnarono quindi a ristorarla i popoli vinti, e questi per sottrarsi ai tristi effetti della patita ferocia non tardarono a farne sì rapidi progressi, che gl' Italiani per i primi misero le arti e la navigazione in quel lustro che ai bei dì di Augusto formavano la gloria e la grandezza del popolo e dell' impero romano.

150. Dopo i Romani in Europa passò ai Germani l'arte della navigazione, e furono riputati per i popoli più intelligenti. Impauriti dapprima dalla ferocia di questo elemento, stettero gran pezza a conoscerne la di lui natura ed il modo di domarlo; ma vinta la timidità che accompagnar suole l'inesperienza, s'accinsero a scorrerlo, e vennero a riconoscere le coste della Gallia e della Spagna, e dallo stretto di Gibilterra entrarono nel Mediterraneo.

151. Fra gl' Italiani specialmente i Veneziani ed i Genovesi si occuparono con prosperità nel ristabilimento della navigazione, sebbene questi popoli debbano parte della loro gloria

alla vantaggiosa situazione dei loro paesi per il marittimo commercio.

152. Divenuta nuovamente l'Italia il bersaglio dei barbari, e saccheggiata da Attila re dei Goti, e dopo lui da Alarico re degli Unni, furono costretti i miseri Veneziani al notturno splendore delle fiamme che divoravano quando Aquilea e quando Eraclea cercar ricovero al fondo dell'Adriatico in quelle anguste isole, che la ristrettezza delle rocce e dei canali metteva al coperto degl' insulti, e quasi rendeva inaccessibili: ed ivi ridotti miseri pescatori si sostenevano col traffico del pesce e del sale.

153. Mai pensando que' nuovi isolani ch' eterna esser dovesse colà la loro residenza, non si determinarono giammai ad unirsi in una forma politica, e ciascuna delle 72 isole di quel piccolo Arcipelago ebbe un distinto capo, e compose una separata repubblica. Ma divenuto forte il commercio e capace d' ingelosire i vicini abitatori, sentirono la necessità di allearsi ed unirsi in un sol corpo verso il sesto secolo; e nell' ottavo si stabilirono a segno, che l'origine addivennero della veneta grandezza. Accintisi allora i ricchi mercatanti a spedire navi sul Mediterraneo, sulle coste d'Egitto, e particolarmente al Cairo fabbricato dai Saraceni sulla sponda orientale del Nilo, nacque il gran commercio delle droghe e delle produzioni dell' India. Quando dall' ingrandimento di questi popoli nel commercio e nelle conquiste di mare e di terra ingelositi i principi d' Europa, colla famosa lega di Cambray nel 1508 cospirarono alla loro rovina, e la eseguirono in distruggendo il loro commercio nelle Indie orientali, di cui in parte s' impadronirono i Portughesi ed in parte i Francesi.

154. Lo stesso spirito di emulazione eccitò in Genova una pericolosa rivale che a Venezia disputava l' impero del mare e del commercio; e le guerre che d' indi nacquero fra le due re-

pubbliche non ebbero fine, che tre secoli dopo alla terribile battaglia di Chiozza, in cui verso la fine del secolo XIV i Genovesi cedettero ai Veneziani l'assoluto impero del mare e la superiorità del commercio.

155. Risorta per tal modo la navigazione in Europa, si vide allora propagarsi quest'arte dall'Italia all'Olanda nelle città Anseatiche, al Portogallo ed alle Spagne, e di nuovo agl'Inglesi, agli Olandesi ed ai Francesi. Questi però erano per anco deboli di forze marittime sotto Enrico IV e Luigi XIII, la di cui famosa legge del 1629 mancò col credito del cancelliere che l'aveva proposta, e non fu che Luigi XIV che portò quest'arte al grado di somma utilità nel suo regno colla celebre sua ordinanza dell'agosto 1681. Intanto apparvero molte società e compagnie delle nazioni settentrionali a portare il lor commercio alla maggior perfezione nelle Indie orientali ed occidentali.

156. Teodorcto nipote di Clodoveo primo re di Francia con una parte de' suoi stati aveva ereditato tutte le suc virtù. Le imprese di questo principe contro i Danesi segnarono la prima epoca della marina francese. *Hist. abr. des rois et comt. de Proven. Paris* 1755. *Jour. Enciel. fev.* 1756, *p.* 23.

157. E sebbene dopo il trattato del 539 fra Giustiniano e Teodoberto re di Metz i Franchi si consolidassero nella proprietà delle Gallie, ed i Francesi venissero a possedere la Provenza ed il Marsigliese, colonie dei Focj, e quella parte del Mediterraneo che bagna le coste della Provenza; pure la marina di quei tempi appena meritò che qualche storico ce ne trasmettesse la ricordanza.

158. Clodoveo ed i suoi primi successori sempre alla testa delle loro armate a sostener contro i Romani le loro conquiste, trascurarono la marina, come inutile ai loro progetti. Il commercio si faceva da capo in capo e da città in città con assai piccoli

genza di abili marinaj formano solo il nerbo delle navali armate: la quantità giova allora che è diretta dall' arte e dal valore.

161. Venne la terza stirpe, ed uno spirito di cavalleria romanzesca diede un' altr' aria al genio francese.

162. L'ardore delle crociate santificò il loro gusto per le virtù cavalleresche, ed impadronitosi affatto dei vivaci loro spiriti, conobbero che la marina era assolutamente necessaria per le religiose loro spedizioni. Ma privi del tutto di sì utile stabilimento, furono costretti di ricorrere ai Veneziani, ai Genovesi ed ai Castigliesi, e prendere da essi a caro nolo gli occorrenti vascelli. La maravigliosa quantità di cavalieri, Paladini ed altri distinti personaggi, che passavano il mare scortati da sommo treno e da ricchi equipaggi, trassero alquanto i loro re dallo stordimento in cui erano sull' abbandono della marina. Si risolsero quindi a far fabbricare delle navi a Marsiglia e raccoglierne delle altre sulle coste della Provenza e della Linguadoca. Ma siccome questi armamenti si facevano senza scelta e senza precauzione, e con ripieghi duri e violenti, spogliandone fino i privati dei loro bastimenti e sospendendone il loro commercio; così allo Stato non furono di gran giovamento.

163. Successero alle crociate le sanguinose guerre dei Francesi cogl' Inglesi, a motivo delle seconde nozze di Eleonora di Guyenna, che si maritò col re d'Inghilterra dopo essere stata ripudiata da Luigi il *Giovine*. Ebbero i Francesi in questi arrabbiati combattimenti di mare una vera scuola di marina, in cui divennero esperti e bravi; e penetrato il re Luigi, che la sua cattiva politica fu la sorgente di tanti mali, ogni sforzo egli fece per rimettere la marina sul piano di Carlo *Magno*. Ma le sventure del suo regno, e più ancora l'incostanza del suo naturale, non gli diedero campo di eseguirne il progetto, e lasciò

sanno trarre dal commercio, dal travaglio e dall' industria dei popoli. I vincitori languirebbero e perirebbero ben presto al par dei vinti, *se*, usando le espressioni della scrittura, *non convertissero il ferro delle loro armi in tanti vomeri d'aratro*, ch' è quanto dire, s' essi non ricorressero alle ricchezze ed alla prosperità che ridondano dalla coltura dei terreni, dalle manifatture e dal commercio, per conservare colle arti tranquille della pace gli avvantaggi acquistati cogli orrori e col tumulto della guerra.

186. Le nazioni non furono mai veramente grandi e potenti, nè le città furon mai ricche e popolate, nè i regni fortunati e perenni senza i generosi sforzi di portare le imprese del commercio al più elevato grado di perfezione: nè finalmente i principi stessi bene intendono i loro interessi, e rendono florido il loro regno e felici i loro Stati, che in proporzione dei soccorsi e della protezione ch' essi accordano alla navigazione, al commercio ed alle arti.

187. Tutte queste viste sono facili e famigliari al principato di Napoleone, ed i suoi popoli già traveggono in lui i più lieti avvenimenti. Poichè si vide questo eroe in mezzo al fragor delle nemiche squadre, in suolo ostile e sotto un dubbio marte raccogliere freddamente intorno al cuore le virtù del capitano e del magistrato, additando movimenti di valore alle sue truppe e segnando piani di saggezza a' suoi popoli, più non ci resta a maravigliare nelle future sue imprese.

188. Gli Inglesi stessi, che tanto pretendono di dominare sul mare le altre nazioni e che come Britanni s'arrogano l'invenzione di quest' arte, non fecero il loro palladio del commercio coll' atto della navigazione, che molti secoli dopo l'erezione del parlamento.

189. Prima di quest' atto tutte le nazioni erano in libertà di

portare ed introdurre nell' Inghilterra ogni specie di mercanzia di lor proprio prodotto ed altrove caricate sui proprj vascelli. Accortosi Oliviero Cromwel per il primo del pregiudizio che questa libertà recava al commercio inglese, ch' era ormai quasi totalmente nelle mani degli stranieri e principalmente degli Olandesi da lui sommamente odiati, eccitò gli Inglesi con diversi atti del parlamento, reso a lui soggetto, a riassumere e ricuperare nelle lor mani il proprio traffico: e soprattutto vietò agli Olandesi d' introdur nel regno mercanzia di sorta alcuna, toltone quelle che eran prodotti o manifatture del lor paese, ch' eran pochissime. Ma ceduto al suo destino anche questo dittatore, il primo parlamento convocato da Carlo II, distinguendo in Cromwel il fiero parricida dal gran politico, condannò la memoria dell' uno e seguitò il disegno e la pianta dell' altro per quanto riguardava la navigazione ed il commercio, e fece passare il celebre atto diretto all' incremento e sostegno delle flotte e del commercio, il quale ancor sussiste nel suo pieno vigore dal giorno primo dicembre 1660, in cui fu sanzionato ed eseguito.

190. Molto innanzi però di questi regolamenti marittimi comparve per il primo sull' Europa verso il decimo secolo il famoso consolato di Aragona, che in meno di due secoli la legge universal divenne di tutte le potenze marittime.

191. In seguito i Portughesi navigando sull' Oceano Atlantico videro un vasto mare, che li portò fino alle Indie orientali. I loro pericoli sopra questo mare, la loro scoperta di Mozzambico, di Melindo e di Calicut aprì il varco agli altri Europei, quantunque i Portughesi vi facessero il loro traffico più da conquistatori che da mercanti.

192. Mentre questi spingevano le loro conquiste e le loro scoperte nelle spiagge d'Oriente, gli Spagnuoli scoprivano e con-

quistavano le parti occidentali. Ma l'imperizia dell' imbecille Filippo II degenerando dall' augusto genitore, non seppe promovere l'ingrandimento della navigazione alle Indie in modo di escluderne le rivali potenze, cosicchè sorsero ben presto gli Olandesi, i quali, scosso il giogo del re Filippo e dell' iniquo suo ministro duca d'Alba, ed erettisi in repubblica pensarono ad avere forze imponenti in mare, e nel 1594 fecero con prospero evento la coraggiosa spedizione della navigazione delle Indie, e nel 1594 sotto la direzione d'Enrico Hudde passò una rispettabile compagnia de' più potenti negozianti d'Amsterdam alle Indie orientali, da dove scacciarono quasi tutti i Portughesi e fecero robusta fronte agli Spagnuoli, che perduto non aveano la smania di signoreggiarli.

193. Sull' esempio degli Olandesi si videro poi nel principio del secolo decimo settimo le compagnie al Nord, al Levante ed al Ponente del globo stabilite dagli Amburghesi, dai Danesi, dagli Scozzesi e dalle altre nazioni europee.

194. Di mano in mano che intanto la navigazione andava facendo avventurosi ed universali progressi verso la perfezione, a dismisura si moltiplicarono le leggi, i consolati e gli stabilimenti marittimi. Ogni nazione, ogni compagnia, ogni ammiraglio e quasi ogni capo di marina faceva delle nuove disposizioni e dei nuovi regolamenti.

195. L'antica legge Rodia più non serviva ai bisogni della moderna navigazione. Ogni popolo avea il suo consolato, e da questo emanavano sempre varie ordinazioni. Il testo degli antichi re d'Aragona scritto nella rozza lingua, misto di celtiberico e di catalano, produceva mille confusioni negli interpreti e mille contestazioni nei giudizj. L'avvocato Giuseppe Maria Casareggi trovò quel testo così imbarazzante la mente dei giudici e dei causidici, che stimò di farne una speciale e quasi letterale spiegazione.

196. Egli è peraltro vero che tante e sì varie leggi marittime riconoscono tutte per base le leggi Rodie seguitate da quelle di Wisbuy, ed introdotte in Inghilterra secondo l'autorità di Molloy da Guglielmo il *Conquistatore* nel 1069.

197. Molti celebri autori di pubblico e civile diritto fecero degli eruditi commenti sulle leggi marittime e spiegarono delle eccellenti massime di ragione: come il Seldeno, il Grozio, il Valin, il Pothier, il Parck, il Weschett, il Targa, il Baldassaroni, l'Azuni e cento altri, di cui farà mestieri farne cenno nel decorso dell'opera. Ma nessuno ve n'ha, a mio credere, che a comodo specialmente degli Italiani abbia dedicato il suo studio ad un *Trattato di Marittima Giurisprudenza,* in cui sul sentiero delle leggi antiche e moderne siasi posto a fissare per quanto è possibile in questa materia delle massime generali e comuni.

198. Ho stimato perciò meglio di attingere il diritto marittimo ne' particolari suoi rapporti colle ricevute massime di ragione e colle vigenti legislazioni, anzichè sviarmi nell'infinito complicato commento degli usi e costumi, delle ordinanze e decisioni di tutti i magistrati marittimi e di tutte le piazze commerciali del mondo. Ancor meno mi sono slanciato nell'immenso circolo delle nozioni, che si riferiscono alla storia naturale, all'arte del commercio e della guerra di mare, alla descrizione di geografia, di terminologia e degli opificj marittimi, tendenti piuttosto a dilettare l'erudito, che ad istruire il giureconsulto ed il negoziante. Ho peraltro gettati quei lumi che il soggetto abbisognava dalla storia e dalla filosofia.

199. Mi parve di fare la divisione del Trattato in quattro volumi per la più ovvia classificazione delle materie che lo compongono, e per aver campo nell'ultimo di farvi quelle addizioni od appendici, che la mutazione dei tempi e delle politiche vicende dello Stato potrebbero esigere.

200. Nel primo volume comincio ad esporre il tipo e i confini della giurisdizione e del consolato, dell' ammiragliato e de' suoi ufficj, della competenza dei tribunali e magistrati marittimi; l'ordinaria loro sede, la forma dei loro giudizj e le persone che le compongono; non meno che le persone che possono convenire od essere convenute, e quelle che sogliono essere agli usi di ragione impiegate dinanzi le dette magistrature; e finalmente le cose che sono dalle leggi, dagli usi o dalla ragione riserbate alle cognizioni dei giudici marittimi.

201. Nel secondo m' innoltro a scorrere i contratti che hanno rapporto alla navigazione, e ne determino quelli che sono giudicabili dal poter giudiziario marittimo. Le conseguenze del naufragio, dell' arrenamento, dell' abbordaggio, del fuoco, dell' innavigabilità della nave, e quelle del getto, delle merci e della distinzione delle avarie sono tante materie classificate ne' rispettivi loro titoli. I contratti al cambio marittimo, alle assicuranze ed all' azione esercitoria appartenenti, sono pure ivi trattati nella propria loro situazione.

202. Nel terzo io mi occupo delle prese e rappresaglie, della loro sussistenza e validità, della neutralità e della guerra, dei contrabbandi e degli altri atti di diritto ed obbligazione, che trae seco l'uso dei mari, dei laghi e fiumi navigabili.

203. Finalmente nel quarto volume mi riserbo a trattare dei rapporti di sanità, di polizia, di alleanza ed ospitalità, e di qualunque altra vicendevole pratica che in ordine alla marina passar suole fra Stato e Stato, ed in cui anche il privato misura sempre le sue ragioni da quelle che competono allo Stato cui appartiene per i differenti titoli di orioudità, domicilio, commercio e simili: la *polizia marittima* di jus-pubblico e convenzionale intratterà le mie cure in quest' ultimo volume.

204. La pace, che sembra coronar d'ulivo tutte le monarchie

una debolissima marina a' suoi successori, che non valsero a renderla più forte.

164. Parve quella ristabilita sotto S. Luigi il IX quando nel 1248 partì da Cipro con 800 vascelli fra grandi e piccoli per impadronirsi di Damiette, e nel 1269 ad acqua morta fece imbarcare 60m. uomini, parte sui legni Francesi e parte su quelli che dati gli avevano i Veneziani ed i Genovesi, per difendere anco le coste del Poitou dalla flotta di Enrico III; e quando a suo fratello Carlo d'Angiòu diè il comando di 80 vele fra vascelli e galere per la spedizione di Napoli. Ma queste flotte, che facevano parlare allora, si sarebbero tacciute adesso per quanto concerne la buona organizzazione d'una poderosa marina. Anche Filippo *l'Ardito* visitò con una flotta le coste di Catalogna, e Filippo *il Bello* mise a sacco la città di Douvres, battè i Fiamminghi nella Zelanda nel 1284 e sfidò gli Inglesi presso l'isola di Gernesey; ma la tattica navale fece pochi progressi in queste imprese, e ben si vide nel 1337 l'infelice flotta di Filippo di Valois forte di 120 grossi vascelli e di 40m. uomini essere disfatta da quella di Odoardo III. Sia stato il poco intendimento dei due ammiragli che la comandavano, sia il servizio indolente e tardo dei vascelli ausiliarj, il fatto sempre fu che perdettero ogni cosa, e si verificò che, come scrive il cardinale d'Ossate, *gli antichi re di Francia non fecero quasi alcun conto della marina, quantunque avessero un sì bello e sì gran regno, fiancheggiato da due mari quasi tutto al suo lungo.*

165. Carlo V detto il *Savio* avendo capito, che bisognava esser più potente in mare per rintuzzare l'ardir degl' Inglesi, mise tutto in opera per sostenere una flotta, e si prevalse di Gio. di Vienna signore di Coucy suo ammiraglio; e ben fatto avrebbe qualche cosa di utile alla nazione, se in quel tempo i Francesi non fossero stati fanciulli nell'arte di navigare, conoscendo

essi assai imperfettamente la fabbrica ed il maneggio dei vascelli.

166. Suo padre Giovanni II fu mai in istato di avere dei vascelli, e solo a Carlo V riuscì nel 1369 di equipaggiare ad Arfleur una flotta che potè far tremare il duca di Lancastre, vincere gli Inglesi alla Rochelle nel 1372, predare 5 anni dopo l'isola di Wicht e ridurre in cenere molte città Inglesi lungo la Manica.

167. Carlo VI non fu gran fatto illustre in questo ramo di guerra; ma Carlo VII con una piccola flotta giunse nel 1457 a fare una discesa in Inghilterra ed a dare il sacco ed il guasto a Sanwicht. Non così però si è potuta vendicare la Francia della rotta che soffrì presso di Linguadoca sotto Luigi XI dall' audacia de' corsari di Barbaria.

168. Carlo VIII, Luigi XII e Francesco I, sedotti dalla cupidigia delle ricchezze d'Italia e dagli imprudenti loro consiglieri, s'impegnarono con disdoro a far valere delle pretese sul ducato di Milano e sul regno di Napoli: e mancando di vascelli per siffatte spedizioni, ne procurarono dalla repubblica di Genova, ne presero fino prepotentemente ai mercatanti della Provenza e della Biscaglia. E siccome in tutta la Francia non esisteva alcun arsenale di marina, così Luigi XII obbligò le principali città del regno a contribuire alla formazione ed al sostegno di una flotta almeno in tempo di guerra; lo che mise Parigi in tanto allarme che inviarono al re il capo dei negozianti, affinchè gli facesse le più vive doglianze: e la tassa loro ingiunta d'un bastimento di 800 tonellate fu ridotta alla metà. Ad onta però di tutto questo e della scoperta del nuovo mondo, di cui non si poteva partecipare senza vascelli, i torbidi politici della Francia arrestarono ogni progresso nella marina, e non fu che il genio attivo e fecondo del cardinale di Richelieu, che al regno di

Luigi XIII volendo accrescere la forza navale per disputar agli Inglesi un impero, ch' essi cominciavano ad usurpare, ogni mezzo adoperò per riuscire nell' ambizioso e vasto suo disegno. Queste intraprese però abbisognando di lenta gradazione per giungere alla perfezione, restarono appena abbozzate alla morte di questo ministro, e fu riserbato al gran Luigi di far rispettare dal mondo intero lo stendardo francese.

169. La debolezza di Carlo VIII che dovette cercar ajuto dai Genovesi per conquistare Napoli, quella di Luigi XII detto *il padre del popolo*, che non seppe riunire più di 20 galere, e di Francesco I che fu costretto per difendersi da Carlo V imperatore ed Enrico VIII a raccogliere poche galere sparse sul Mediterraneo, e rimaste oziose ne' suoi porti, per riunirle a dieci navi ch' ebbe in soccorso dai Genovesi antichi amici della Francia, sarebbe stata riparata dalla prudenza di Enrico II, che con poco dispendio si sostenne contro l'armata Inglese (giacchè i tre suoi figli erano del tutto occupati nelle guerre civili), e dal valor del grande Enrico IV, se da un mostro non gli fosse stata troncata la vita nel 1589, quando appunto si occupava di far risorgere la marina e la navigazione. Era dunque riservato a Luigi XIII il di loro ristabilimento ed il principio del loro lustro, che il *Gran* Luigi XIV seppe portare all' alto colmo di perfezione.

170. Sotto il regno di Luigi XIII i Rochellesi rivoltati furono battuti sul mare nel 1622 e 1628; le loro fortificazioni demolite, le fosse interrate, gli abitanti disarmati e resi tributarj, l'autorità municipale perpetuamente abolita e ristabilita la religione cattolica. Questo colpo mortale per il calvinismo fu l'avvenimento più glorioso e più utile del ministero del cardinale di Richelieu. Questa città ribelle avea per questi due secoli impiegata la sediziosa ed empia politica d'armarsi contro i proprj

sovrani, quando essi erano inviluppati in altre guerre di nazione. Alzarono esse la fronte ora contro Luigi XI durante i maneggi del di lui fratello duca di Guyenne, ora contro Carlo VIII quando tutta l'Italia l'aspettava a Fornovo, contro Luigi XII nel tempo delle guerre ch' egli sosteneva per i Milanesi, contro Francesco I quando, poco ben servito da' suoi fidi, si trovava alle prese con Carlo V d'Austria, contro Francesco II e Carlo IX nella lor minorità, contro Enrico III quand' era in disputa col Germano, contro Enrico IV nel procinto della guerra col duca di Savoja, ed infine contro Luigi XIII lorchè si aggirava fra il fuoco di tre guerre ad un tempo contro di lui accese, e che il costrinsero per vincerli a consumar 40 milioni nell' assedio della città rubella.

171. Luigi XIV vide l'abbozzo del suo antecessore; e quello servì in lui di stimolo alla realizzazione delle vaste idee ch' egli aveva concepite a favor della marina.

172. Appena asceso al trono vide che la Francia non avea che ben pochi vascelli e due porti appena cominciati, e dall' anno 1664 portò in meno di 20 anni, in mezzo alle più grandi difficoltà, la marina alla forza di 30 vascelli di linea della portata di 110, 120 e fino 130 cannoni, di 41 vascelli da 45 a 60 cannoni, di 17 fregate, 5 tartane, 6 galere e molt' altri legni da guerra, oltre un' infinità di navi da commercio, chè già nello stato eransi introdotte e sostenute nei porti di Toulon, di Brest, di Rochefort, di Havre-de-Grace e di Bordeaux; di modo che sotto questo principe si videro nelle acque fino 100 vascelli di linea ed altrettanti bastimenti inferiori tutti di guerra. L'ordinanza di marina fatta sotto l'ammiragliato del duca Penthievre ci lasciò una grande idea del nerbo e del fiore, in cui quel monarca ridusse la marina guerriera e commerciale de' suoi dì.

173. Nel 1700 l'età senile di Luigi XIV, che da circa 50 anni faceva brillare il trono di Francia, cominciava ad ispirargli l'amore del riposo e la marina illanguidì; ma ben anche in istato di languore assicurò a Filippo V suo nipote duca d'Anjou la successione di Carlo II di Spagna. « Mais, quoique reduite à » de simples escadres, et aux courses des armateurs, la marine » ainsi négligée ne laissa pas de montrer sa force, et combien » elle est décisive, en faisant naître le premier germe de la » paix. » *Hist. citée, Tom. III, pag.* 111.

174. Molto dopo la morte di questo re, seguita nell' 1 settembre 1715 nell' età di circa 77 anni, continuavasi a dire nelle storie che la marittima possanza era stata la più gran sorgente delle sue glorie e della grandezza del suo regno. « La marine » triomphante dans toutes les mers, porta la gloire du nom » français jusqu'aux extrémités du monde, et après avoir aug- » menté le royaume qu'il avait reçu de ses pères, et étendu » ses limites il plaça son petit fils sur le trône d'Espagne mal- » gré toute l'Europe conjurée contre lui. » *Ivi pag.* 209.

175. Successero sotto gli ultimi Luigi i ministri Gravier, de Vergenne, Amelot e de Sartine, ma di poco essi aumentarono il piano della marina francese.

176. S'addiede peraltro più volte Luigi XV e segnatamente nel 1742 del grave torto ch' ebbe il cardinale de Fleury in aver trascurata la marina francese, e vi si applicò con tanto ardore, che poi non dipendette da lui il languore in cui continuò a giacere, ad onta dei varj progetti e delle molteplici misure, presi ed adoperate per ristorarla sotto Luigi XVI.

177. Era riservato alla sovrana magistratura di Napoleone il levarla dall' annientamento e dall' obblio I grandi principi non sono di tutti i secoli, nè di tutte le età le grandi azioni. Questo eroe, monarca pria d'esser re, seppe conoscere la Francia per

farne rispettar dall' Europa le di lei bandiere. Qual paese infatti ad una mente feconda di utili ripieghi poteva offrire più ubertoso campo di risorse, che un regno in cui si trovano comodi porti ed ottimi siti a farne dei nuovi, sicure coste, abbondanti materiali per la navigazione e facili talenti a porli in opera, ed in cui si riuniscono tutto il genio e l'arte del comando, il merito dell' obbedienza, l'amor della patria e quello del principe e della sua gloria?

178. Mentre così nel secolo XVII la Francia coraggiosa s'innoltrava nella carriera della gloria, le altre teste coronate d'Europa ne seguirono gli esempi.

179. Noi vedemmo la Russia cercar nella Francia e nell' Italia i primi suoi capitani, i suoi ammiragli, e sul modello di quelle due colte nazioni formare il genio de' suoi Stati.

180. Avanti Pietro il *Grande*, che nel 1688, cessate le turbolenze dello Stato, continuò a regnar solo, i Russi non avevano che piccoli naviglj, de' quali si servivano per il traffico nel Mar-Bianco e Diacciato, e nel Mar-Caspio in quello di Azof e nel Mar-Nero, e parimenti ne' fiumi navigabili di quel vasto impero; ma non avevano alcuna nave da guerra. Quel gran monarca fu l'autore dell' architettura nautica e della marina di Russia; ed a lui si dee la gloria di avervi migliorata la costruzione dei vascelli mercantili. Questo principe avea il genio della civilizzazione e le passioni di un barbaro. Amava la creazione e la trapiantazione dei costumi e delle arti dei popoli meridionali nel grembo dei ghiacci e delle foreste del Nord. Fu il fenomeno unico nella storia degli uomini, d'un imperatore quasi selvaggio che discendeva dal trono per imparare a regnare ed esser forte, e che in questo disegno ora visitava il gabinetto dei dotti e le biblioteche de' licei ch' egli avea eretti, ed ora *colla scure alla mano* travagliava coi falegnami nei cantieri d'Arlem.

181. La Russia ebbe presto delle ottime navi, ed abbondante di tutti i materiali per fabbricarne vide in Pietroburgo ed all' Arcangelo riempiti i più vasti cantieri ed arsenali.

182. I successori di Pietro non dimenticarono la marina, e la flotta da guerra nel 1746 era forte di 24 navi di linea, 7 fregate, 3 galeotte da bomba, 2 prame, 4 tartane; e quella delle galere di Pietroburgo consisteva in 102 galere, aventi a bordo 10570 uomini, compresi 7701 marinaj. Queste forze navali vennero poi accresciute; ed i vascelli di guerra che si fanno all'Arcangelo portano ormai da 50 a 60 cannoni e quasi 700 uomini fra soldati e marinaj. Gli Olandesi, i Danesi ed i Turchi continuarono a migliorare le loro marine in Europa; ma gli Inglesi soli a' nostri dì si può dire che fra gli altri continuassero a sostenerla con massimo vigore e successo.

183. I Francesi sommamente indeboliti nella marina sotto l'ultimo Luigi Borbone, non poterono fare alcun miglioramento ne' primi tempi della repubblica; e per quanto l'assemblea costituente, la convenzione nazionale ed il direttorio francese dalla famosa sera del 3 aprile 1790 in avanti, dopo la politica mutazione di quel regno, facessero delle leggi e dei regolamenti sulla marina, questa fu sempre abbandonata al languore, per secondare l'aura vincitrice, che per terra conduceva le armate repubblicane a sempre nuovi trionfi. Gli uomini non istimano le arti che in ragione della loro perfezione, e del bene che loro ne deriva. I Greci ed i Romani non facevano essi pure caso che delle truppe di terra: il loro genio era di star fermi al posto e combattervi per vincere o morire. Quel presentarsi al comabttimento, far dei finti attacchi, fuggire, girare, ritornare, evitar sempre il danno, impiegar spesso l'inganno e raro la forza non era dello spirito greco e meno romano. *Platone lib. 4 delle leggi.* La marina francese dovea dunque indebolirsi ed in ragion contraria ingagliardirsi quella degl' Inglesi.

184. Non fu che sotto il consolato di Bonaparte che la marina francese rese rispettabile le di lei bandiere a tutte le potenze marittime. La luminosa sua spedizione nell' Egitto, l' avventuroso suo ritorno in patria, le vantaggiose sue paci stipulate colle potenze belligeranti di terra e di mare, le imperiose sue lettere scritte ai potentati più barbari ed arroganti, e le pronte loro sommissioni ad eseguirne i suoi cenni, furono i sicuri contrassegni dell' inarrivabile genio di un console veramente *primo* per talenti e militar fortuna di quanto mai n' abbia prodotto il suolo italiano, che diè vita e ricovero ai più grand' uomini del mondo. Presidente della Repubblica Italiana, egli volle che pure noi fossimo rispettabili sul mare; lo intimò ai barbari Africani, dichiarollo al mondo intero. Non vi voleva in Napoleone Bonaparte che la dignità *imperiale* per render più rapidi in lui i passi ad un nuovo genere d' immortalità, e nei popoli gli effetti d' una più sensibile prosperità. Formato alla guerra ed al principato sui modelli d' Alessandro, di Cesare e di Augusto l' archetipo divenne del guerriero e del principe. L' impero delle dinastie non coronò in lui che quello della virtù. Le vicende variano per una legge fatale alle umane cose: ma la rapidità della marcia non è che l' effetto maraviglioso della mano potente che fa rotare i tempi.

185. Ben avventurose sono le nazioni che, condotte da un gran principe sul sentiero della guerra alla vittoria ed alla pace, il veggono scendere tratto tratto dal trono per marciare capitano e soldato in mezzo alle sue truppe, incoraggire le arti e le scienze. Si scorrano tutte le età del mondo e le storie delle nazioni anco le più guerriere, e ben si vedrà andar del pari la storia del lor commercio a quella delle loro conquiste. E se i grandi imperi si stabiliscono colla forza e col valor delle armi, non si conservano e si sostengono che col soccorso, che ne

TITOLO I.

Del Consolato.

1. Il consolato nel senso storico è il più antico codice di leggi marittime, e chiamasi per eccellenza *consolato di mare;* ma quando nel senso pratico si usa il solo nome di *consolato*, desso non è che un atto legittimo, di cui se ne parlerà in appresso.

2. Il consolato del mare, per quanto ci hanno lasciato scritto Grozio e gli altri pubblicisti, è una raccolta di antiche ordinanze nautiche fatte dagli Imperadori Grechi ed Alemanni, dai Re di Francia, di Spagna, di Siria, di Cipro, di Majorica, di Minorica, e dalle Repubbliche di Venezia e di Genova.

3. Questa raccolta fu redatta per ordine degli antichi Re di Aragona, e divenne la regola, cui tutti quasi i popoli cristiani si sottomisero allorquando si diedero al marittimo commercio.

4. Troviamo infatti nelle storie, che una tal raccolta ottenne la forza di legge in Roma nel 1075, in Acri nel 1111, e nell'anno successivo a Majorica fu adottata. Lo fu pure a Pisa nel 1118, a Marsiglia nel 1162, ad Almeria nel 1174, a Genova nel 1186, a Rodi nel 1190, in Morea nel 1200, a Venezia nel 1215, in Alemagna nel 1224, a Messina nel 1225, a Parigi nel 1250, ed a Costantinopoli nel 1262, e seguenti.

5. Quest'opera fu dalla lingua catalana tradotta in castigliese, in tedesco ed in italiano idioma, e gli editori vi unirono di mano in mano delle altre ordinanze concernenti la navigazione ed il commercio marittimo. Ma il sincero consolato è quello composto in 294 articoli, e quale trovasi letteralmente spiegato dal Casareggi nel 3.° suo volume delle sue opere sul commercio.

6. E sebbene il consolato sia ritenuto in poco credito dall' Hubner nella prefazione al suo trattato sopra la *saisie des bâtimens neutres*, pure il famoso Emerigon, Vinnio ed altri dotti giureconsulti parlano di esso con somma venerazione; e tutti vanno d'accordo ad attribuirgli forza di

legge nell' Europa e nel mondo intero, *de Luca de cred.*, *Disc.* 107, *n.°* 6 *Vinii sup. leg.* 1, *ff. de leg. Rhod. Casareg. Disc. n.°* 213, *n.°* 12, *e Lubeck. adnot. sup. avariis p.* 110. *Cæterum omnium fere gentium leges, et consuetudines maritimas collectas videre licet in elegantissimo libro, qui vocatur consulatus maris ..... in materiis maritimis tamquam universalis consuetudo habens vim legis, inviolabiliter attendenda apud omnes provincias et nationes.* Casareg. dicto n.° 12.

7. Il consolato poi nel senso pratico etimologico, in Italia e nella Francia, viene compreso sotto il nome di *Rapporto*, in Inghilterra *Protest*, in Olanda e negli altri porti del Nord *Zee Pretex.*

8. Questo consolato, o rapporto così chiamato nei porti del Mediterranco e dell' Adriatico è un atto autentico, ossia una dichiarazione giudiziale e giurata, che deve farsi dal capitano e padrone di nave nel primo porto ove approda ed innanzi del tribunale competente, in cui egli depone di qual nazione è, d'onde viene, di quali ricapiti regolari sia fornito, cosa gli sia accaduto nel viaggio, i rischj ch' egli ha corso, ciò ch' egli ha veduto od inteso, e quali accidenti e circostanze abbiano accompagnato il suo cammino.

9. Questo è un atto di diritto delle genti, osservato da tutte le nazioni e conforme alle leggi stesse del popolo romano. *L.* 2, *C. de nauf. L. un. C. de Litt. cust.* Virgilio nelle sue eneidi al libro 8 vers. 114 fa poetica menzione di questo atto che avvenne alle sue flotte allorquando approdando in Arcadia nel Peloponeso, ora detto Morea, fu eccitato da Pallante figlio del Re Evandro a render conto di tale arrivo e del viaggio. *Quæ causa subegit = Ignotas tentare vias, quo tenditis, inquit = Quod genus? Unde domo? Pacem ne huc fertis an arma?*

Qual fin v'adduce o qual v'intrica errore
Per così torta e disusata via?
Ove andate? Chi siete? Onde venite?
Che ne recate voi, la pace o l'armi?
CARO, *Eneide* 8.

10. L'accennato rapporto, o relazione di viaggio nell' Italia si costuma di fare presso i giudici del consolato di mare, ed in Levante presso i consoli della nazione, dei quali occorrerà di parlare in seguito.

11. Il Casareggi desume il nome del consolato dai consoli appunto che.

si tengono dalle nazioni, *Disc.* 2, *n.°* 3; ma io sono d'avviso che questo nome sia per una ragione etimologica derivato appunto dalla primaria loro ispezione di provvedere alla salvezza delle città e dei porti, alla sicurezza dei lidi, ai bisogni ed ai pericoli della navigazione e della marina, e dei popoli che su di essa vi fanno il loro commercio, e quindi un tal nome derivi dalla latina voce di console a *consulendo*; cioè dal provvedimento civile, politico e naturale che si ottiene con tale istituto dettato dal bisogno e guidato dalla saviezza delle colte nazioni.

12. Questo consolato, o rapporto deve esser fatto avanti del giudice, o magistrato del primo luogo in cui si approda. *Si quis navicularius naufragium (aut aliud triste D D) se sustinuisse adfirmet provinciæ judicem, ejus videlicet, in qua res agitur adire festinet, ac probet apud eum testibus eventum*, L. 2, C. de naufr. Deve quindi il capitano, o padrone della nave, o chi fa per lui indrizzarsi per il consolato al giudice stabilito nel porto cui è approdato colla nave, dopo che avrà questa subìto il sinistro, quantunque porto soggetto a potenza estera. E se in luogo dell'approdamento non vi ha alcun giudice, è in obbligo il capitano di fare il suo consolato nel luogo più vicino, in cui vi sia il magistrato, altrimenti facendolo altrove non gli serve ad alcun effetto di ragione per dimostrare il sofferto infortunio.

13. Secondo le leggi francesi se nel luogo, od in vicinanza non si trova alcun console, si dirige al giudice competente, che nei porti di Francia è il luogo-tenente dell'ammiragliato del luogo, e nei paesi stranieri è il console della nazione francese. Ed approdando in un luogo ove non vi sia alcun console, o vice console, od ufficiale di marina di questa nazione, deve il capitano fare il suo consolato nanti il giudice del luogo, sebbene soggetto ad una potenza estera. *Cleirac Jurisdiction de la marine*, *art.* 15, *pag.* 410. *Emerigon des assur.*, *chap.* 14, *sect.* 2, §. 2.

14. Ma se nel porto, o nella città cui si approda vi è il console, ed il giudice competente, deve sempre il capitano fare il suo rapporto del sinistro al giudice locale: ed in questo caso il rapporto, che fa ai consoli tende soltanto a farsi spedire da essi un certificato del tempo del suo arrivo e partenza, e dello stato e qualità del suo caricamento.

15. Il consolato però non fornisce legale prova del patito infortunio se oltre la deposizione del capitano non vi è quella di due testimonj almeno. *Duorum vel trium nautarum quæstione habita.* L. 3, C. de naufr.; i quali essere debbono dell' equipaggio della stessa nave presenti ed informati dell' accaduto sinistro.

16. Un solo testimonio basterà allora a fare e sostenere il consolato, se non sarà stato possibile assolutamente di averne altri, nel qual caso si ammettono eziandio uno, o più testimonj soggetti ad eccezione, massime in concorrenza di altri amminicoli probatorj.

17. In tali estremi casi non solo è ammissibile la deposizione giurata del solo capitano, ma scrissero gli Imperadori Romani ai navigatori Africani, che se per tal sorte fosse perito il capitano, bastasse eziandio il testimonio d'un marinajo; e se anche tutti fossero dalla burrasca ingojati, potessero i figli de' maestri o capitani di nave e dei marinaj stessi, per quanto fosse a loro cognizione, deporre in giudizio il seguìto infortunio: tanto è importante di accordare ogni mezzo agevolante lo scoprimento della verità. *Circa magistros navium, quibus est scientia plenior, immoretur: qui si fatali sorte defuerint, in alios inquisitio transferatur. Sane si universos violentia tempestatis obruerit, ne veritas lateat, a liberis nautarum sive magistrorum intra judicia constitutis super eorum quæratur interitu, quos navicularius naufragio periisse contendit.* L. 3, C. de naufr.

18. Se pertanto nel bastimento vi sono oltre il capitano e i marinaj partecipanti e salariati anche dei viaggiatori, non concorrendovi alcuno delle sovraesposte estremità, si comincierà a preferire nell' esame quelli che sono indifferenti o meno intesessati nella prova del sinistro. L' esame dei viaggiatori sarà da preferirsi a quello dei marinaj, e fra questi sono d' anteporsi nella fede i salariati, e da ultimo i partecipanti ed i rispettivi figli nel caso che manchino altre prove dell' esposto infortunio.

19. In tali casi sarà cura del giudice attivo ed intelligente l'interrogare i testimonj distintamente e separatamente in modo, che fra di loro non comunichino pria che sia finito il loro esame. In un processo statario e celere, e privo d' ogni formalità civile, è d' uopo procedere colla destrezza cui s' appigliò Daniele lorchè volle verificare sotto quale pianta i due lascivi vecchioni avessero veduto in braccio alla dissolutezza d' un

più felice amante la giovine e casta donna, cui essi insidiavano il pudore e la virtù.

20. Egli farà loro spiegare tutte le circostanze del sinistro allegato dal capitano; egli tutto impiegherà per far trionfare la verità; tanto più che egli in questo atto supplisce alle confrontazioni che sogliono far le parti nelle cause civili, od il giudice nelle criminali.

21. Se le parti sono presenti possono intervenire all' esame od al giuramento che il testimonio fa pria di entrare nell' esame, e per tale intervento debbono anzi essere citate: ma se trovansi assenti, il giudice procede d' officio al loro esame. Ciò però devesi intendere nel caso in cui sia notorio al giudice ed al capitano che siano facilmente citabili, od almeno avvisabili anche sul campo gli assicuratori, mentre regolarmente parlando il consolato è valido eziandio senza la citazione e l' intervento delle parti interessate. Imperocchè, come dice il dotto Emerigon, non tocca al capitano a sapere se vi siano le parti in luogo. *Le capitaine ignore s'il y a des assureurs.* T. 2, p. 94.

22. Sebbene il consolato debba essere per massima verificato dallo stesso giudice che lo ha ricevuto, giacchè sarebbe un mostruoso processo quello di fare il consolato in un luogo e produrre li testimonj in un altro; pure vi sono dei casi, massime in tempo di guerra, che rendono necessaria sì fatta processura. Viene preso il vascello; l'equipaggio è disperso. Il capitano fa il suo consolato nel primo porto cui arriva senza poterlo verificare. Arriva alla città, al luogo del suo destino e rimette alla cancelleria locale il suo consolato per anche non verificato. Sente che alcuno de' suoi marinari, o di quelli che erano a bordo della sua nave si trovano colà; egli li fa chiamare all' ammiragliato, o nanti quella autorità ivi competente, ed ivi si riceve la loro deposizione.

23. Secondo le leggi di Francia e di altre potenze marittime il consolato dev' essere fatto al primo arrivo entro lo spazio di ore 24, e questo tempo è troppo discreto per non esser universalmente adottato nella marittima giurisprudenza. Se il vascello, non potendo arrivare in porto, è obbligato fermarsi sulla rada, il detto spazio decorre dal momento che l'ancora ivi è all' acqua.

24. All' atto di fare il suo rapporto è anche obbligato il capitano, o padron di nave di presentare il suo congedo, poichè senza di questo si

ritiene ch' egli abbia navigato senza permesso, e per conseguenza la sua nave sarebbe nel caso della confisca per titolo di contrabbando.

25. Dopo avere dichiarato il luogo ed il tempo della sua partenza, il porto ed il carico della sua nave, la strada che ha tenuto ed i rischj che ha corso, deve egli con tutte le altre circostanze rimarcabili del suo viaggio manifestare eziandio i disordini accaduti nel suo vascello per la cattiva condotta dell' equipaggio, all' effetto di far punire i colpevoli a seconda dei rispettivi veglianti regolamenti di marina; e deve ad un tempo dichiarare quali persone del suo equipaggio siano morte durante il cammino.

26. Questo rapporto regolarmente deve farsi dinanzi dei consoli; ma s' eglino od i loro vice-consoli non vi sono, deve il capitano indirizzarsi ai magistrati del paese per ivi farlo. S' egli manca, questo difetto non può essere riparato. *Casareg. disc.* 1, *n.°* 38. M.r Valin cita a questo proposito una sentenza del parlamento d' Aix del 27 giugno 1724 in favore degli assicuratori sulla nave: il *Vittorioso* contro il signor Sarrebourse ed altri assicurati condannati alla perdita dei loro diritti per difetto del capitano, che giunti all' isola del Principe ove non eravi il console del suo paese omise di fare il suo rapporto nanti del comandante, o giudice Portoghese.

27. Appartiene pure ai regolamenti del consolato quel marittimo regolamento, in forza del quale, se durante il viaggio è il capitano obbligato di declinare o rilasciare in qualche porto, egli deve dichiarare all' autorità marittima locale la causa del suo rilascio, e presentare il suo congedo per essere veduto e risegnato senz' essere tenuto di prenderne un altro per mettersi in mare. Imperocchè essendo vietato di far rilascio, ossia di fermarsi ad un porto durante il viaggio, a meno che il capitano non si trovi veramente sforzato, deve una tal causa superiore essere provata, altrimenti egli può essere ritenuto risponsabile d' aver fatta una falsa marcia; ciò ch' esporrebbe alla perdita dell' assicurazione ed ai danni ed interessi da rifarsi all' armatore.

28. In tale porto accidentale il capitano non può essere obbligato che a dichiarare la causa del suo rilascio, non già a fare alcun' altra dichiarazione, a meno che dall' autorità competente non fosse specialmente richiesto di manifestare ciò ch' egli avesse inteso di essenziale alla navigazione in generale, e specialmente in tempo di guerra.

29. Se in questo caso il capitano non esibisse il suo congedo, il vascello potrebbe essere arrestato: anzi egli sarebbe nel bisogno di prendersene un altro, ove in tempo del suo rilascio in porto vi scaricasse, o caricasse delle nuove mercanzie; mentre per questa nuova condotta sarebbe necessario un nuovo permesso.

30. Qualunque sia il rapporto del consolato, che faccia il capitano sull' appoggio della deposizione della gente del suo equipaggio, sia in favor suo, sia contro di lui; trattandosi di testimonj necessarj alla validità e verificazione d' un tale atto, sarà sempre lecito alle parti interessate di provare il contrario con i mezzi che possono essere di ragione.

31. Dopo che il capitano ha fatto il suo consolato non può allegar od introdurre alcun altro accidente diverso da quelli già dichiarati in esso, e tanto meno variarli o cangiarne le circostanze; mentre non è lecito ad alcuno, massime nel suo ufficio, di proporre l' ignoranza del proprio fatto. Se però dopo fatto il consolato fossero seguiti dei fatti conducenti alla verità del seguito sinistro, o che non fosse stato possibile di spiegarli all' atto del rapporto, a questo si può per avventura supplire col mezzo d' un consolato o rapporto addizionale. Ma fuori di questo solo caso non è più lecito nè al giudice, nè alle parti di ascoltare il capitano che voglia aggiungere o diminuire cosa alcuna a favore o contro ciò che ha deposto nel suo consolato. Imperocchè o egli vuole aprire bocca per ismentire quanto ha deposto, e non potrebbe ascoltarsi per deporre la propria turpitudine, o vuole distruggere il proprio fatto per introdurvi dei fatti nuovi a titolo d' ignoranza da pria tacciuti, e vi resisterebbe la *L.* 3, *ff. de jur. et fact. ignor.*

32. Questa giurisprudenza sanzionata dalla celebrità di tanti autori, che l' abbracciarono e suggellata colla decisione di tanti tribunali, è fondata sul principio di ragione, che il consolato essendo un atto giuridico e processuale, dopo che è chiuso non può più essere alterato per un fatto di colui, ad istanza del quale si è giudizialmente proceduto ad erigerlo. Altrimenti un vasto campo si aprirebbe ai supposti ed alle menzogne che l' uomo potrebbe adoperare a seconda de' suoi bisogni.

33. Se il capitano non vuole o non può verificare il suo rapporto, egli non può prevalersene a suo favore e scarico, e risponsabile rimane di ogni danno sofferto nelle mercanzie affidate al di lui vascello. Ed allo

stesso peso della reintegrazione egli va soggetto se scarica le merci dopo il suo arrivo, ma prima di averne fatto e verificato il rapporto; a meno che vi sovrastasse un pericolo imminente, nel qual caso eviterebbe il castigo portato dai rispettivi regolamenti e la confisca delle mercanzie a danno dei negozianti che ne avessero fatto fare lo sbarco senza tale cautela.

34. Nel solo caso quindi che si trattasse d'un pericolo pressante, e che questo venisse poi provato, che non permettesse di aspettare l'esecuzione del rapporto per eseguire lo sbarco delle mercanzie, il capitano potrebbe allora farlo senza esporsi ad alcuna pena; giacchè allora entrerebbe quel principio di ragione, che il pericolo è sempre superiore alla legge.

35. Ove seguisse l'accennata confisca per il suddetto speciale titolo, le merci cadrebbero a profitto dell' ammiraglio, o di chi rappresentasse questa marittima magistratura, e non già della finanza, mentre qui non si tratta di mercanzie proibite, ma cadute in commesso per la contravvenzione dal capitano commessa verso l' autorità dell' ammiragliato, o dell' autorità che avesse stabiliti siffatti regolamenti e che vegliasse alla loro esecuzione.

36. Le istantaneità che occorrono nel commercio marittimo richiedono non solo che gli ufficj delle autorità relative siano aperti dalle ore 8 sino alle 11 della mattina e dalle due sino alle sei pomeridiane per registrare i congedi e ricevere i rapporti, come viene stabilito dal metodo dell' ammiragliato francese; ma a mio credere esigono che l'ufficio sia sempre aperto, ed a tal uopo vi siano varj ufficiali, onde gli uni sottentrino agli altri quando i bisogni della vita chiedono riposo e tranquillità al pubblico impiegato.

37. Nei porti obbliqui, ove ordinariamente non vi sono sì frequenti casi d' urgenza e vi si trovano soltanto degli ufficiali subalterni, questi nei casi pressanti sono obbligati di spedire degli invj straordinarj ben anche nei giorni di pieno precetto, col mezzo anche dei pescatori esteri od altri navigatori che vanno a piccolo *cabotaggio*, navigando a corti tratti lungo le coste da capo in capo e da porto in porto.

38. Quando non vi siano speciali circostanze per declinare dalle regolari massime di ragione, il consolato è una prova necessaria per dimostrare il sinistro accaduto alle merci o navi assicurate.

39. Le straordinarie circostanze in ispecie sarebbero quelle, che per causa superiore il capitano non lo avesse potuto fare, o che trasparisse che lo avesse a reo disegno omesso di fare. Nel primo e somigliante caso si potrebbe altrimenti provare che il sinistro è accaduto, ad onta che non sia seguito il consolato. Nel secondo e simile caso si potrebbe egualmente dagli interessati ritenere che il sinistro è o non è accaduto, a misura delle prove che si avessero degli avvenimenti del viaggio; ma la presunzione di diritto sarebbe tutta contro il capitano.

40. Anche gli autori, come l'Azuni, il Targa e l'Emerigon, i quali opinano che il consolato non possa considerarsi d'una necessità assoluta, ed un mezzo sempre vittorioso agli assicuratori per provare l'occorsa perdita o guasto della nave e delle merci, convengono essere questo nella marittima giurisprudenza il mezzo più regolare ed il più sicuro per compire a tale oggetto. Laonde, essi dicono, un capitano, che potendolo, abbia mancato di fare il suo consolato in dovuta forma, rende sospetta la sua condotta e dà motivo a presumere, che il preteso danno non sia provenuto dall'esposta cagione.

41. Il consolato, ossia rapporto ove sia debitamente fatto nelle surriferite forme, viene poi estratto dagli atti per copia autentica, chiusa e sigillata; e chi lo fece od il suo legittimo rappresentante nel termine di un anno dal giorno in cui avvenne, lo presenta a quel tribunale cui sono sottoposti per ragione di domicilio gli interessati, o la maggior parte di essi nella nave sinistrata e nel di lei carico.

42. La presentazione di tale atto autentico dev'esser fatta in giudizio entro di un anno corrente dal giorno del fatto consolato; in difetto si ha per perenta la prova del sofferto sinistro. *Quod si per negligentiam præfinitum anni spatium fortasse claudatur, supervacuas serasque interpellationes emenso anno placuit non admitti.* L. 2 in fin. C. de naufr.

43. Questo termine è peraltro prorogabile oltre l'anno, allora che si tratta d'un sinistro seguito soltanto in parte, e che la nave sinistrata debba proseguire il suo viaggio; ovvero debba farsi un'aggiunta al medesimo consolato, od un riparto dei danni per rimborsarsene coi noli. In questi casi è uso generalmente adottato, che debbasi presentare avanti del tribunale del luogo il consolato entro 24 ore dall'arrivo ed ammis-

sione della nave a libera pratica, ed aprendolo, pubblicandolo ed approvandolo avanti gli interessati ivi esistenti, e coll' intervento dei curatori deputati agli assenti, se ne spedisce copia autentica al capitano per darne conto a chi può averne interesse, ritornato che sia al luogo in cui la nave fu caricata. *Azuni Cons.* § *ultim. Targa Pond. marit. cap.* 75, § *questo test.*

44. Siamo dunque debitori agli Imperadori Romani delle leggi più importanti del consolato, ma per ben intenderle è di mestieri dare una giusta spiegazione ai nomi in quelle usati.

45. Il *maestro della nave* non era già il capitano propriamente detto, ma uno de' suoi luogo-tenenti, o diremo un soprastante incaricato di vegliare sulla nave e sul suo carico. Molti di un tal nome potevano trovarsi ad un tempo sulla stessa nave.

46. Il *naviculario* era propriamente il padrone, detto in uso comune *patrone* che avea la cura di dirigere la navigazione e di condurre il bastimento. E s' egli conduceva la propria nave per suo conto, egli era *l' armatore*, ossia intraprenditore della spedizione marittima.

47. Il *nauta* propriamente detto è il marinajo che si trova nella nave per la materiale navigazione: alle volte però si vede usato dagli antichi giureconsulti anche per esprimere l' esercitore della nave.

48. Il rigore che noi vediamo usato dagli Imperadori contro i navigatori che non facessero constare del sinistro entro i termini dalla legge prescritti, viene in certo qual modo compensato dalla facilità legale di potere poi con prove equivalenti supplire la dimostrazione del sofferto sinistro. Il governo del popolo romano partecipava allora della clemenza imperatoria e della severità consolare, e si videro in que' tempi bene spesso i cittadini primarj dello Stato passare dal Consolato all' Impero, e serbare così un cammino di mezzo fra la popolarità consolare e la sovranità imperiale.

49. La giustizia in queste leggi occupava ancora l' intemerato suo seggio; e sebbene fossero dappria uscite per provvedere al sinistro di quelle navi che trasportavano a Roma i tributi e le derrate fiscali, pure le viste del finanziere erano combinate con quelle del privato cittadino, che di tale trasporto ne fosse incaricato. Questi era indennizzato del patito infortunio, ma dovea assolutamente darne le prove ed istituirne il giudizio ne' tempi dalla legislazione prescritti.

50. Sebbene quindi, sull'appoggio delle citate leggi, diversi autori pretendano, che dentro l'anno la prova del naufragio, od altro sinistro debba esser fatta e presentata innanzi del giudice più vicino al luogo del sinistro, e dentro due anni debba essere istituito il giudizio dal sinistro procedente innanzi del giudice ordinario, per ivi discutere la causa a termine di ragione. *Casar. disc.* 1, *n.°* 38; pure io penso esservi delle circostanze straordinarie, per cui questo regolare giudizio esser possa prorogato dopo il biennio.

51. Leggesi infatti nel Codice Teodosiano alle prime leggi del titolo dei naufragj, che, se la nave avea il suo destino da Roma in Africa, dovea il giudizio essere intentato entro dell'anno, entro due anni, se la spedizione giungeva fino a Costantinopoli, cosicchè entro di un lustro tutto dovea essere ultimato, *intra unius vero lustri spatium terminari.* Parat. C. Th. de naufr. *Cujus rei examen placuit unius lustri spatio terminari.* L. 3, C. eod.

52. Se dunque la nave avesse ad essere destinata ad una spedizione più remota, pare che il tempo essere dovesse a proporzione più lungo per l'introduzione di tale giudizio.

53. A conciliare cogli attuali usi marittimi l'accennata giurisprudenza latina, devesi ritenere, che il capitano, ove il possa, al suo arrivo ad un porto deve entro 24 ore dal detto arrivo fare il suo rapporto, ma se questo regolamento non è praticabile, le parti interessate possono provare l'infortunio entro d'un anno dal cessato impedimento, e ciò davanti il giudice più vicino, sebben incompetente. Una volta poi eretta questa prova e giunta che sia la nave al suo destino ed in istato di libera pratica, l'azione ad essere suffragato del patito sinistro non viene prescritta, che dopo il biennio, ove durante questo tempo non siasi adito il giudice ordinario. Ed ove sia intavolato questo giudizio, se tre anni scorrono dal giorno della contestazione della lite, senza che se ne sia dal giudice sollecitata la definitiva sentenza, la causa si ha per deserta, e viene ad essere l'azione perenta. A meno che tale ritardo dipendesse da un fatto del giudice o del governo, da cui le parti non possono essere lese; anzi avrebbero il loro regresso contro il giudice, se per un fatto suo colposo avesse lasciato scorrere il triennio, senza proferire il suo giudicato. In tali sensi viene a verificarsi, che tutto entro d'un quinquennio dev' essere terminato.

54. Nè questo solo è a carico dei giudici marittimi, ma devono essi alla notizia di un naufragio avvenuto sotto la loro giurisdizione trasportarsi sollecitamente sulla faccia del luogo, ed ivi con prontezza e diligenza ricevere le dichiarazioni dei capitani, maestri di nave, piloti, marinari ed altre persone dell'equipaggio, e se occorre, eziandio delle persone che dal lido, dalle isole od altrimenti ne fossero stati testimonj del misero accidente, ed informarsi della causa del naufragio, dell'affondamento della nave o di altro seguito infortunio. Il pubblico e privato interesse esige dal loro zelo, che la verità non resti cattiva del disordine, dell'ignoranza, della frode o della sventura. Con questi mezzi, quand'anche il capitano non si curasse, o non potesse fare il suo consolato, cosa mai vi resterebbe a verificare da un attivo e svelto indagatore della verità? *Quid est enim quod non abunde (aliunde) intra præfinitum numerum solers quæsitor inveniet?* Lib. 3, C. eod.

55. E poichè il consolato o rapporto tende nella primaria ed essenziale sua istituzione, all'oggetto di provvedere alla verificazione dei sinistri avvenimenti, che turbar sogliono le marittime negoziazioni, io stimo qui prezzo dell'opera di scendere a trattare delle prove di tali infortunj e della stretta relazione che tiene con essi il medesimo consolato.

TITOLO II.

Delle prove del sinistro, e del rischio e delle sue conseguenze.

1. Poichè il mare presenta all' uomo così un vasto campo di ammassare ricchezze ed onori, come un abisso di pericoli e di sventure per l'ineostante natura di questo terribile elemento, accorsero le leggi al sollievo di tali vicende, e col mezzo del consolato vedemmo stabilire un legittimo rimedio, con cui giustificare il patito infortunio e sottrarne alle di lui conseguenze que' bravi navigatori, che per trasportare le merci nostre e le nostre ricchezze esposero il loro petto al furor dei venti ed ai pericoli delle tempeste. Il loro coraggio per aumentare le nostre fortune non dovea aggravarsi eziandio di rispondere di ciò, che per fatto superiore all' uomo viene danneggiato o perito. Non evvi Nazione antica o moderna, chè non riconosca sommo valore nella classe dei naviganti. Pria di Tacito ne' suoi annali *lib.* 14, *n.°* 3 abbiamo fra mille nei profani Orazio, il quale parla tremando per il primo navigatore. *Illi robur et æs triplex = Circa pectus erat, qui fragilem truci = Commisit pelago ratem = Primus nec timuit præcipitem africum = Decertantem aquilonibus = Nec tristes Hyadas, nec rabiem Noti..... Quem mortis timuit gradum = Qui siccis oculis monstra natantia, Qui vidit mare turgidum, et = Infames scopulos Acroceraunia?* Ode 3, lib. 1. Nelle sagre carte abbiamo ad ogni passo il real Profeta, il gran Sapiente e l'Ecclesiastico che vi fanno le loro meraviglie sul coraggio de' navigatori. *Qui navigant mare, enarrent pericula ejus: et audientes auribus nostris admirabimur.* C. 43, vers. 26.

2. Questi perigliosi eventi soglionsi distinguere con separati nomi, che tutti riescono sinonimi di diritto negli effetti del consolato, ma sono varj fra loro di senso e di significazione in fatto.

3. Devesi quindi il nome di *caso fortuito* a quegli avvenimenti, cui l'umana prudenza non può giungere a prevenire, per quanto l'uomo impieghi tutta l'arte e la circospezione, che lo studio e l'esperienza gli seppero insegnare.

4. *Forza maggiore* è quella, a cui il valore e la forza dell'uomo non può resistere; e sogliono per ciò alcuni qualificarla per forza *divina*, per essere questa superiore alle umane forze. Ma parlando umanamente, io penso, che non occorre di ripetere da Dio la causa di questa forza maggiore, quando colle leggi della conosciuta fisica noi sappiamo, esistere naturali combinazioni, che d'un sol colpo seco strascinano nella ruina ogni umana produzione, in cui l'arte, l'ingegno e la forza sembrano aver operato per l'eternità. L'attribuire a Dio un male, non può essere tollerato, che nel senso di rispettare in ogni evento l'imperscrutabile sovrana di lui volontà.

5. Il *caso improvviso* è quello che giunge non antiveduto dall'uomo che vi si trova esposto: ma esso non sarà fortuito, che nel caso, in cui tutta l'arte e l'esperienza dell'uomo diligente non avesse potuto bastare a prevederlo. Se quindi un tal caso avvenisse per imprudenza od imperizia del capitano, sarebbe desso relativamente al navigante *improvviso*, ma non *fortuito*, e perciò non tale a scioglierlo dalla risponsabilità della seguita perdita, che non si potrebbe chiamar *fatale*. *Quod fato contingit, et cuivis patrifam. quamvis diligentissimo possit contingere*. L. 11, § 5, ff. de min.

6. Il *pericolo* è quella combinazione di luogo, di tempo o di oggetti o di cose in genere, alla quale appressandosi l'uomo è esposto a perire; onde si potrebbe chiamare il luogo della perdita, quasi *pereundi locus*. Ora in ragione che le cause di perire sono prossime o rimote, il pericolo è grave o leggiero: e più o meno che questo si presenta ai sensi del navigatore, prende la natura del vero caso fortuito. In dubbio si presume, che il pericolo fu inevitabile, giacchè non è presumibile, che l'uomo esporre si voglia volonteroso al cimento di perder se stesso colle cose a lui affidate, quando un mezzo egli avesse di evitare il pericoloso incontro. Il pericolo è anche quello stato, in cui l'uomo ha a temere qualche cosa di cattivo; in cui certamente non è a credersi che ogni sforzo non faccia per evitare uno stato così tristo.

7. In questi però e nei seguenti casi è sempre lecito di provare il contrario a quanto in via di massima si presume in favore del capitano.

8. Il *rischio* è una dubbia situazione di cose, in cui l'esito può essere prospero e tristo. Si dice quindi rischiar tutto per il tutto, quando le circostanze tutte presentano uno stato di dubbiezze, in cui, date certe azioni, l'effetto dipendente da secondarie combinazioni può essere favorevole e contrario all' intrapresa dell'uomo. Il rischio può contenere più pericoli, o la sola loro apparenza, ma nel pericolo vi è sempre la perdita, se l'uomo vi cade. Onde chi si cimenta al rischio, può cader nel pericolo, e chi a questo s'espone, può cader nella perdita. È dunque più stretto il circolo del pericolo da quello del rischio, rispetto al danno, cui l'uomo è esposto in tali incontri. Un capitano quindi che si vegga nel rischio non è imputabile d'alcuna colpa, se passandogli a traverso coll'uso prudente dell'arte, si trova in faccia al pericolo, e non potendolo evitare, ne soggiaccia al danno ed alla perdita del proprio naviglio.

9. Più esteso d'assai è il cerchio intellettuale dell' *azzardo*, il quale consiste nella combinazione del valore e della forza dell' uomo con quella degli impreveduti eventi, ossia è un calcolo del coraggio dell' uomo sui favorevoli accidenti, che a lui si possono presentare in un' impresa. Dicesi quindi azzardoso quel capitano, che sfidando le procelle e i venti, sa in mezzo alle meteori ed agli scogli trarre vantaggioso partito da quegli imprevedibili accidenti, che il mare presenta a chi lo va solcando con coraggio e bravura. In ragione quindi, che più o meno sono sperabili i prosperi accidenti, o temibili i sinistri, addiviene il capitano risponsabile dei danni, che ne avesse riportati dal proprio azzardo. Ma, come la navigazione è di sua natura azzardosa spesso, e dubbia sempre, questo sentimento animoso non è riprovevole in un accorto e savio capitano; poichè la fortuna è della codardia nemica. *Audaces fortuna juvat, timidosque repellit.* E siccome l'azzardo può contenere il rischio, il pericolo e la perdita, così questo audace esperimento non vuol essere praticato, che per evitare un mal sicuro, od un imminente rischio, od un conosciuto pericolo, e vienmeglio una vicina perdita. Se quindi un capitano assalito da una colonna d'aria

burrascosa, o minacciato da un insidioso scoglio, diverge il suo cammino all' azzardo, ed urta in un peggior vento ed in uno scoglio del primo peggiore, questo avvenimento è caso fortuito, e viene considerato come qualunque altro sinistro.

10. Le *fortune di mare* somigliano all' azzardo, e sono quegli accidenti ordinariamente tristi, che dagli scoglj, dalle burrasche e dalle altre meteori e disgrazie marittime sogliono derivare; epperò esse comprendono tutte le perdite e tutti i danni, che s' incontrano sul mare per caso fortuito. Che se dal mero fato non provengono, ma dalla cattiva condotta del capitano o dei marinari sul viaggio e negli incontri, a coloro soli sono imputabili i danni, che d'indi ne possono derivare.

11. Il *sinistro* finalmente nel senso proprio non è che un epiteto, un addiettivo esprimente la mala qualità di un accidente, di una cosa qualunque, desunto dal cattivo augurio, che gli antichi attribuivano al volo a sinistra degli uccelli, che gli Auguri e gli Auspici lasciavano volare dal tempio prima che il popolo od il suo capo intraprendesse qualche importante spedizione o facesse qualche straordinaria azione. Di tale addiettivo nella giurisprudenza marittima se ne fece un sostantivo, per esprimere in quello ogni perdita, ogni danno, ogni sventura, che può intervenire nella navigazione. E sebbene il *gran sinistro* sia quello in cui è perita l' intera nave, pure al *sinistro* si riferiscono tutte le perdite fatali accadute alla nave ed alle merci, dacchè si trovano esposte agli accidenti del mare.

12. Questo sinistro non è sempre eguale, potendo essere maggiore o minore. Questo cagiona un semplice danno alla cosa assicurata, dando luogo all' azione propria d' avaria: e quello tende per se stesso a produrre l' intera perdita della cosa, sebben non sempre la cagioni, come la preda, il naufragio, l' incagliamento, l' arresto di Principe e l' innavigabilità della nave.

13. I casi riferibili al sinistro sono dall' Azuni, che ha seguita l' opinione del Targa, ridotti al numero di otto, e sono la fortuna di mare, i corsari, l'incendio, la forza o l'arresto d'ordine di Principe, la rappresaglia, la rivolta casuale della gente di nave, il forzoso abbandono del naviglio e l' incontro per imperizia nella navigazione, purchè non provengano da dolo o colpa di qualcuno, ma traggano la loro origine da

mera fatalità. Chiama poi *sinistri non fatali* quelli, che procedono da dolo o colpa di chi li cagiona, come avviene nella baratteria e nel contrabbando.

14. Con pace di questi due celebri Giureconsulti, io sono dell'opinione che indefinito sia il numero dei sinistri, poichè infiniti sono i casi fortuiti e gli accidenti sventurati, che nella navigazione possono arrecare danno e ruine ai bastimenti ed alle mercanzie. Uno sforo aperto dai sorci nel fondo della nave, per cui perissero o si guastassero in parte le mercanzie: un guasto fatto dai viandanti o dai soldati stranieri: la diserzione o morte della gente dell'equipaggio: il vizio intrinseco e celato della nave o della merce: lo smarrimento fortuito o necessario del proprio cammino: l'abbordaggio casuale: la pesca sconosciuta e mal collocata; e mille altri casi, che avvenir possono in questo immenso campo di fortuite combinazioni.

15. Che se volendo generalizzare l'espressione si arrivasse a spiegare cogli otto sinistri qualunque altro in quelli non compreso, io troverei affatto inutile di scendere alle varie specie, mentre il generico nome di sinistro tutte le comprenderebbe, ed a quello tutte si potrebbero di leggieri riferire.

16. Siccome però tutti gli accennati sinistri formano un soggetto sufficiente per occupare un intiero capitolo, così per ora basterà di averli accennati, riservandomi a trattarli estesamente, quando di essi ne seguirà speciale discorso.

17. Le prove di tali sinistri sono quelle appunto, che abbiamo dimostrato richiedersi per la verificazione del consolato dalle leggi segnatamente istituito per la verificazione dei sinistri avvenuti nel corso del viaggio, e per evitarne le frodi e le alterazioni, che potrebbero turbare siffatta verificazione.

18. Lorquando però una nave per qualunque caso non può giungere al porto destinato, si ritiene tosto seguito il sinistro, e quindi commessa la stipulazione dell'assicuranza, quantunque le merci fossero salve in altro luogo. Poichè ad effetto di far cessare la detta stipulazione si richiede non solo la salvezza della nave e delle merci, ma ben anche l'arrivo e discarico nel luogo a ciò destinato.

19. La verificazione del sinistro non dipende dunque mai dalla quantità

del danno che ne abbiano risentito le merci assicurate, ma dalla mancanza dell'arrivo di queste: ed in tal caso ha diritto l'assicurato, mediante l'abbandono, di agire contro gli assicuratori per il conseguimento delle somme convenute per l'assicuranza.

20. Di questo abbandono però, con cui gli assicurati cedono e rilasciano agli assicuratori i loro diritti sulle navi o merci assicurate, appena seppero la loro perdita, si pratica farne uso come di estremo rimedio, lorquando non ostanti le diligenze praticate non si poterono ricuperare gli effetti perduti.

21. Ma se apparisce, che il sinistro è occorso in odio, o causa personale dell'assicurato come suddito ad una potenza nemica, od altrimenti tale, che l'arresto della nave e delle merci seguisse per la sola ragione che sono di sua spettanza, l'assicuratore non sarebbe tenuto alla rifazione d'alcun danno.

22. Nell'egual modo l'assicuratore non soggiace al debito dell'indennizzazione se la perdita accade per un decreto di confisca della nave o mercanzia assicurata, emanato per dolo dell'assicurato, o per un contrabbando commesso da un capitano di essa.

23. All'opposto anche un atto indifferente dell'assicuratore e del capitano di nave può renderlo risponsabile in faccia dell'assicurato. Se infatti, dice Labeone alla *L.* 10, § 1 *de L. Rhod.*, avuto riguardo ad una certa nave, si fosse convenuta su di essa l'assicurazione della mercanzia da condursi ad un dato porto, e l'assicuratore od il capitano per suo ordine senza necessità avesse collocate le merci in una nave di deteriore qualità, conscio a se stesso che l'assicurato non avrebbe acconsentito, e con quella seconda nave fossero poi perite le merci, sarebbe tenuto l'assicuratore alla rifusione d'ogni danno; a meno che senza la menoma colpa del capitano e per mero infortunio e l'una e l'altra nave fossero perite nell'eguale posizione di cose, lo che per altro sarebbe assai difficile all'assicuratore di provare ad evidenza. Imperocchè in qualunque modo si giustifichi il sinistro, si ritiene sempre abbastanza provato per costringere gli assicuratori al compimento della loro obbligazione. E per quanto la deposizione del capitano contenuta nel consolato fatto nel luogo del sinistro o nel più vicino si reputi il mezzo più legale a provarlo, desso non è l'unico, potendosi sussidiariamente dimostrarlo ezian-

dio con altre prove, che possono essere valutabili dal giudice in ragione delle circostanze e del seguito caso, che a lui si propone di verificare.

24. E siccome le prove del consolato, per quanto si è più in alto definito, debbonsi raccogliere non secondo il rigore di ragione, ma sulle regole di equità e della certezza e persuasione morale, così anche il sinistro può essere legalmente provato ogni volta che il giudice trovi col savio di lui criterio la verità e l' appoggio della giustizia. A tal effetto in concorrenza di altri amminicoli probatorj può dar fede alla deposizione d' un solo e farsi carico del fatto di altri assicuratori, i quali trovandosi nello stesso caso abbiano senza contestazione pagato il sinistro.

25. Più stretta e rigorosa esser dovrebbe una tal prova, se si trattasse di assicuranza fatta per interesse del medesimo capitano di nave assicurata, mentre in tal caso l' assicurato è tenuto dare un esatto discarico del sinistro. La legge allora riprende contro di esso quel rigore da cui si diparte rispetto ai terzi assicurati, a favore dei quali sta la presunzione ch' essi non abbiano alcuna parte e meno frode nella mancanza del consolato. Ma questo atto essendo solito, facile e necessario a farsi dal capitano, s' egli ha un interesse nella deposizione, dev' essere sottoposto a tutto il rigor della prova per il sospetto, e la presunzione legale contro di lui nascente, che il danno o la perdita della nave e merce non sia accaduta in quella causa, nè in quel modo che viene da lui esposto.

26. La fede del capitano addiverrebbe allora sospetta e dubbia per il proprio interesse, cui sarebbe alligata la di lui deposizione, onde cadrebbe come testimonio in cosa propria nella censura delle *leggi* 10 *ff.*, *et cod. de testib.*

27. È d'uopo seguire le anzi esposte massime ove trattisi di provare il sinistro procedente da naufragio, mentre se quello proviene da innavigabilità di nave od investimento a terra, oltre le prove del sinistro in genere, si richiedono anche quelle in ispecie a fine di mettere gli interessati in grado di farsi indennizzare delle loro perdite dagli assicuratori. Tanto più che vi è sensibile divario nelle assicuranze sopra il corpo della nave fra il sinistro cagionato da naufragio totale, e quello

derivante da investimento a terra o da arrenamento, il quale, sebben si ritenga per un fatale, pure far nascere può la quistione, se il danno debba ripararsi in linea di sinistro totale, ovvero di semplice avaria, onde non abbia luogo una perdita tale, che si possa dire assoluto sinistro.

28. Diffatti nel caso di naufragio pieno non si mette mai ordinariamente in disputa l'abbandono fatto dal capitano a danno degli assicuratori, ma in quello d'investimento a terra od arrenamento, potendosi la nave ridurre nuovamente a galla, possono benissimo gli assicuratori contestare sul punto, se la perizia dei danni sia legale, e se vi sia concorso errore o lesione, e fare constare in maniera non equivoca degli atti a tal riguardo seguiti, e dagli assicurati in giudizio prodotti.

29. E siccome gli assicuratori sono tenuti generalmente rispondere di tutte le fortune di mare, vale a dire d'ogni e qualunque danno o sinistro che occorra in mare, o per il mare, così hanno essi tutto l'interesse a far sì che sia provato il patito danno.

30. Se però il sinistro procede da preda della nave, basta per giustificare il medesimo la pubblica voce; e ricapiti giustificativi d'un tal fatto sono le lettere d'avviso del capitano e dei principali dell'equipaggio della stessa nave predata.

31. Verificato il sinistro coi menzionati rispettivi mezzi od amminicoli probatorj, debbono gli assicuratori almeno in giudizio esecutivo essere costretti al pagamento delle somme assicurate, qualunque sia la preda, giusta od ingiusta, riuscendo per questo rapporto indifferente l'esito del giudizio sulla legittimità della medesima. Poichè, per legge speciale del contratto, vero ed assoluto sinistro si considera il momento in cui la nave soggiacque alla predazione, purchè sia ciò entro i termini dell'assicuranza.

32. Quest'obbligo di pagare il sinistro incumbe agli assicuratori, quando per lunghissimo tempo od almeno per lo spazio d'un anno dal giorno della partenza della nave non siasi avuta più nuova alcuna della nave o delle merci assicurate; ed in tal caso gli assicurati restano sciolti dall'obbligo della giustificazione del sinistro. Tale tempo dell'anno adottato nelle polizze di Francia, Spagna, Londra, Genova, Livorno, Ancona e Venezia può essere più o meno lungo in ragione delle leggi marittime.

dei rispettivi stati commercianti, o delle rispettive polizze o convenzioni dell'assicuranza.

33. Questa giurisprudenza universalmente ricevuta è fondata sulla presunzione di dritto, che la nave, di cui più non se n' ebbe notizia, sia interamente perduta senza che alcuno possa renderne conto. Pur troppo sul mare s'incontrano somiglianti sventure, e la legge vorrebbe l'impossibile, se chiedesse prove da un equipaggio di nave che fu rapita od ingojata nei vortici del profondo mare. La legge di equità animatrice del commercio eguaglia perciò opportunamente la mancanza di vera nuova dell'esito della nave alla legittima giustificazione del sinistro.

34. Una tale presunzione cessa se viene in qualche modo a scoprirsi o verificarsi, che qualche persona abbia avute certe nuove della perduta nave, e l'assicurato abbia avuto di ciò notizia, nel qual caso questi non può più domandare la bonificazione del presunto sinistro.

35. Se infatti l'assicuratore si obbliga a pagare una data somma rispettivamente al valor delle merci o persone assicurate, ove queste per sinistro vengano a perire, è giustamente ricevuto in diritto che la prova del sinistro spetti all'assicurato, non meno che la prova di aver fatto un carico regolare. Laonde se la mancanza di nuove del vascello per lo spazio d'un anno esentua l'assicurato dall'obbligo di provare l'occorso sinistro, non lo libera peraltro dall'obbligo di giustificare nelle forme legali in tale intervallo il rischio delle merci cadenti nell'assicuranza, e ch'esse siano state caricate nella nave fino alla concorrente quantità della somma assicurata, o di quella presa a cambio marittimo; cosicchè l'accennato decorso di tempo serve bensì a giustificare il sinistro delle cose assicurate, non già a sciogliere l'assicurato dall'osservanza delle altre formalità prescritte dalle leggi del contratto di assicuranza.

36. Per una ragione contraria, se gli assicuratori per sottrarsi al pagamento del sinistro eccepiscono che il medesimo sia accaduto per mancanza o fatto dell'assicurato, debbono anch'essi sottoporsi alla prova in contrario alle dimostrazioni o legali presunzioni dell'occorso danno. In pendenza però di tale contestazione sono quelli provvisoriamente tenuti al pagamento delle somme assicurate mediante cauzione da prestarsi per parte dell'assicurato. Salvo che l'eccezione proposta dall'assicuratore nascesse dalla stessa polizza d'assicuranza, o fosse di facile e pronta in-

dagine e risoluzione, nel qual caso tutto si potrebbe decidere senza verun accordo provvisionale.

37. Non essendo quindi gli assicuratori tenuti ai rischi e danni del sinistro, ove per parte degli assicurati non siasi adempito il convenuto nella polizza, per eccepire sulla contravvenzione di questa non è necessario provare ch'essa abbia direttamente cagionato il sinistro, ma basta che l'incorsa mancanza degli assicurati sia stata tale da poterla incorrere.

38. Il sinistro non sarebbe a carico degli assicuratori se per un fatto volontario degli assicurati e non necessario, come per evitare una burrasca od altro pericolo, venisse la nave a fare un viaggio, od a prendere una destinazione differente da quella convenuta nella polizza, o fosse anche quella condotta in altro luogo fuor dell'ivi enunciato.

39. Se il rischio o sinistro è per un fatto non procedente dal mare e dalla navigazione, più non entra nelle viste di questa giurisprudenza, ed in tale limitazione cadono le perdite ed i danni accaduti ad una nave, od alle merci per fortune ed accidenti di terra.

40. Nell'egual modo cadono nella limitazione que' sinistri che all'epoca del contratto d'assicuranza fossero già seguiti e fossero segretamente noti ad una delle parti, di cui punir si potrebbe anche il dolo: ma se il sinistro fosse bensì accaduto, ma perfettamente s'ignorasse dalle parti, il contratto sortirebbe il suo effetto, come se fosse seguito posteriormente alla stipulata assicuranza.

41. Sebbene la nave sia stata assicurata a tempo limitato e non a viaggio, e questa naufragata in alto mare od altrimenti sinistrata non presenti agli assicuratori alcuno spettacolo del suo sinistro, come qualche frammento galleggiante sulle onde, od il detto di qualche viaggiatore o capitano che insieme o poco lungi avesse navigato, e simili; pure il contrassegno del tempo della sua mancanza dee ritenersi una prova legale, presuntiva sì, ma efficace per ritenere il patito sinistro: ed ogni principio di ragione si unisce al sostegno di questa opinione. Imperocchè se il non ritorno della nave è un fatto che suppone subito la perdita per l'interesse che ha di ritornare col suo carico, chi nega il sinistro deve provare che la perdita non fu da tale infortunio prodotta: e se si ritiene perduta per sinistro, essa dee trovarsi in tale presunzione di diritto subito dopo il giorno del ritardato suo ritorno, anzi della sua partenza;

in quel modo appunto che si ritiene per lunga assenza defunto un mortale dal dì che egli se n'andò, e più non s'ebbe di lui novella.

42. Non è quindi senza ragione che i Latini dicevano che un uomo maneava quand'era morto; e che s'incarica della prova del proprio detto chi dice cose in opposizione al naturale ordine delle cose od alla presuntiva opinion di diritto.

43. Colla scorta di questa massima, se il prospero viaggio od il sinistro è già seguito all'epoca della polizza, si presume sempre che l'assicurato abbia nuova del sinistro, e l'assicuratore dell'arrivo felice, qualora tal notizia abbia potuto aversi dal luogo della perdita o del seguito arrivo, calcolando lo spazio cronometrico col geometrico in ragione di una lega e mezza circa per ora. Queste presunzioni e queste prove non escludono però gli altri mezzi probatorj che possono essere rispettivamente impiegati a sostegno del differente assunto.

44. Conforme a questa teoria è la disposizione di legge riferita dall' *Azuni* §. *XXIII del Sin.*, per cui facendosi un'assicuranza dopo la spedizione delle merci ed in tempo che la nave ha intrapreso il viaggio, e per avventura già incorso il sinistro, sussiste l'effetto della polizza, se nulla siasi saputo nel luogo e tempo di questa. Posto quindi che la nave abbia sinistrato in alto mare, per misurare lo spazio di cui sopra, si devono computare due miglia l'ora dal luogo dove sia giunto prima l'avviso in sino a quello dell'assicuranza; e se a vista di qualche spiaggia, o presso a questa, avviene il sinistro, si calcolano le due miglia dal tempo del successo, e poi dall'anzidetta spiaggia al luogo dell'assicuranza.

45. Lo stesso metodo vuol essere osservato per l'assicuranza di quelle mercanzie pervenute già nel porto in cui erano destinate pria che quella avvenisse, e pria che nel luogo e tempo in cui avvenne, si sapesse delle merci l'avventuroso trasporto.

46. Che se il sinistro succede in tempi difficili, e luoghi lontani a scoprirsi, in modo che il luogo dell'accaduto sinistro, o del salvo arrivo non si possa marcare per punto fisso a calcolare il suddetto tempo dalle leggi stabilito per supporne la notizia, si prende allora il punto del primo porto o luogo di terra in cui sia pervenuta la prima notizia della controversa nave.

47. Siccome poi la prova della notizia positiva è molto difficile, così basta la presuntiva per istabilire in fatto che all'atto dell'assicuranza vi fu ineguaglianza di cognizioni sul seguito sinistro o prospero arrivo della nave fra l'assicurato e gli assicuratori, e dipende dal sano criterio del giudice il definire quando l'uno o gli altri si trovino nella detta diseguaglianza, e molto più nella simulazione o nel dolo, alla prova dei quali estremi si richiedono prove più squisite e regolari.

48. Fino che vi sarà cagion di dubbio ed incertezza d'opinione sul fatto controverso, dovrà il giudice con franco piede passare a decidere la lite, come se in tempo abile fosse seguito il contratto di assicuranza ad ogni effetto di ragione; nè dovrà da questa massima deviare, che nel caso di manifesta prova, che l'una delle parti contraenti sapesse di certa scienza essere o no avvenuto il controverso fatto all'istante in cui contrasse.

49. Nel concorso delle predette circostanze sarà nullo egualmente il patto dell'assicuranza, se il committente ignorasse di buona fede il seguito sinistro, ma fosse noto, e tacciuto dal di lui rappresentante, o se il commesso lo ignorasse, e lo sapesse poi egli stesso il committente; ovvero questi attesa la sopraggiuntagli notizia fosse stato in tempo a rivocar l'ordine e non si fosse curato di farlo. Nei quali casi oltre la nullità dell'assicuranza si può agire di dolo nella via criminale, se la frode appare evidente e fatta al malizioso fine di ledere l'altro contraente

50. Trattandosi però d'un vizio del contratto dell'assicuranza, appena esso viene a notizia d'una delle parti che ne sia lesa, non è abbreviato il tempo a provare in giudizio che la frode è seguita all'atto che si è firmata la polizza, sia in dimostrando che l'assicurato sapeva diffatti essere occorso il sinistro alla nave assicurata, sia che l'assicuratore era conscio del fortunato arrivo in porto della medesima.

51. Sebbene nessuno possa essere costretto ad accettare un giuramento che svelar potrebbe in certo modo la propria turpitudine, quale in questo caso sarebbe quella di aver con frode tacciuta o dissimulata all'atto della polizza una circostanza che per diritto e fatto la rendeva assolutamente nulla; pure in tal caso per l'impegno che si ha di sapere la verità con qualunque rimedio di ragione, e per quel principio di buona fede che deve sempre trionfare negli affari di commercio marittimo, co-

tanto periglioso già da lui stesso, si è costantemente ritenuto che l'assicuratore possa costringere l'assicurato, o questi quello a prestare rispettivamente il giuramento sulla mancanza di notizia del sinistro, o sulla coscienza dell'arrivo incolume della nave assicurata. *Arg. l.* 3, §. 1, *ff. de jurejuran.* Non giurando si avrà per vera la circostanza contraria a quella, che in senso di una delle parti dovea confermare con giuramento quella, alla quale venne deferito.

52. La presunzione surriferita della possibile notizia del sinistro col calcolo sovraindicato della lega e mezza per ora, o simile, viene in alcuni paesi tolta di mezzo col patto espresso di rinunciarvi, stipulando che il contratto debba esser valido a qualunque evento della cosa assicurata, e come si dice *a buona e cattiva nuova*, ed allora riesce un contratto *di azzardo* piuttosto che di sola sorte. In forza di tale rinuncia cessa bensì la presunzione legale e di diritto, che il sinistro sia stato a notizia per la ragione della vicinanza e del calcolo suddetto; ma non è tolto alle parti di provare tale notizia con altri mezzi probatorj certi e positivi, non avendo con quel patto fatto altro sacrificio, che quello della prova presuntiva.

53. Ove quindi intervenga nell'assicuranza del sinistro un difetto di alcuno dei requisiti sostanziali e necessarj a stabilirla, ne succede la rescissione di questa in tutto od in parte, e dessa viene chiamata *storno* dalla parola *Ristourne o Stourny*, tratta dall'idioma francese od inglese a seconda dell'opinione di varj autori. Di questa rescissione se ne parlerà dopo d'aver trattata la materia dell'assicuranza.

54. Partendo ora dal principio che l'assicuratore è tenuto per ogni rischio, pericolo e sorte, od avvenimento pensato od impensato, hanno differenti città adottate le rispettive loro formole per l'assicuranza del sinistro, le quali più o meno esprimono la generalità dell'incarico portato dall'assicuranza.

55. In *Marsiglia* uno dei porti principali della Francia la formola è così concepita, e tale come altrove suole vedersi stampata.

« Veut que tous ceux qui prendront de cette assureté soient tenus » des mêmes risques que l'assuré, tant divins qu'humains, d'amis ou en» nemis, connus ou inconnus..... et de tous inconvéniens, périls et cas

» fortuits qui pourront arriver ..... et les assureurs se mettent au même » lieu et place de l'assuré, comme si assuré ne fut. »

56. La formola di *Bordeaux* ed *Anversa* è come siegue:

« Généralement de tous périls et fortunes qui pourront arriver en » quelque manière que ce soit et que l'on peut imaginer = Les assu- » reurs se mettent en la place de l'assuré pour le garantir et l'indemniser » de toutes pertes et dommages *dans les form. de Rouen.* »

57. La formola di *Nantes* = « Généralement de tous périls, fortunes » ou cas fortuits qui pourraient arriver en quelque manière que ce soit, » prévus ou imprévus. »

58. La formola di *Rouen* e di *Genova* = « Et généralement de tous » inconvéniens pensés ou non pensés. » =

59. La formola di *Amburgo* = « Cogitatis vel incogitatis, usitatis » vel inusitatis, nullis exceptis = Nos vestri loco constituimus ad vos » tutos praestandos ab omni damno et incommodo. » =

60. La formola di *Ancona* = « Omnis alius casus: portentosi, for- » tuiti, infortunii, sinistri, impedimenti, et casus mali et qualiscumque » fuerit, vel intervenerit. » =

61. La formola d'*Amsterdam* = « Et tous les autres périls prévus » ou imprévus, ordinaires ou extraordinaires, aucun excepté. » =

62. La formola di *Genova* = « E per qualsiasi caso o accidente, » causato o impensato, o qualsivoglia sinistro occorresse a dette robe » o merci, o parte di esse in detta nave, escluso solo le batterie o con- » trabbando. » =

63. La formola di *Toscana* = « Da ogni caso di mare, di fuoco, » di getto di mare, di rappresaglia, di ruberia, d'amici o nemici e » d'ogni altro caso, pericolo, fortuna, disastro, impedimento, caso sini- » stro, ancorchè non si potesse immaginare o pensare. » =

64. La formola di *Nizza* = « Sono a pericolo degli assicuratori » tutte le perdite e danni che occorrono per tempesta, naufragio, abbor- » daggi, cambiamenti di strada, di viaggio o di nave, getto, preda, » fuoco, arresto per ordine di principe, guerra, rappresaglie e per tutte » le altre fortune di mare. » =

65. Nelle altre piazze marittime in cui non è dalla legge o dalla consuetudine stabilita una certa formola di polizza, entro i confini della

giurisprudenza possono le parti determinare nel contratto i rischi dei quali gli assicuratori si rendono garanti, ed escludere quelle dei quali non vorranno incaricarsi. Si può limitar la polizza anche nei paesi ove siavi una certa formola, come per esempio = « franco agli assicuratori » da ogni avvenimento di guerra = franco di presa da parte degli In- » glesi, o dei Russi, o dei Barbareschi e simili. »

66. È lecito di scrivere tale modificazione nella polizza a fianco, od in calce della medesima secondo la formola ond'è stampata, ma tale limitazione o modificazione dev' essere tutta scritta da mano di colui contro cui ella deve provare; e ciò per quel principio di ragione che ogni scrittura fa prova contro chi ne fu l'autore; e dee dalla stessa parte scrivente essere sottoscritta. Con queste discipline quanto si è variato dalla forma della polizza è incontrovertibile.

67. Nè gli assicuratori sarebbero ascoltati, se introducessero che quel bianco della carta fu empito dopo il contratto od anche dopo l'avvenimento controverso; mentr'essi verrebbero contro il proprio fatto, od accuserebbero la propria turpitudine, titoli entrambi sufficienti per escludere le loro eccezioni. Basta per la validità di tale aggiunta scritta dalla mano di lui contro il quale prova, ch'essa sia nell'atto controverso senza cancellature o falsità materiali, onde vi sia la presunzione che la forma legale non fu violata.

68. Se tale aggiunta venisse contraddetta, come fatta da non suo carattere da chi si vuole esserne l'autore, e non vi sia la firma di due testimonj, potrà egli impugnare la verità del carattere, ed incumberà all'altra parte di provare tale verità cogli altri rimedj ordinarj di ragione, come sono la perizia mediante comparazione di varj indubbj caratteri della stessa mano con quello controverso, l'esame dei testimonj ed il giuramento.

69. Ma la prova del sinistro a nulla servirebbe se non fosse accompagnata da quella del rischio. Perciocchè se le cose sinistrate, vale a dire perdute o guaste a motivo d'un marittimo infortunio, non perissero o soffrissero danno che a carico dei loro proprietarj che le accompagnassero nei viaggi, come facevano gli antichi navigatori, la prova del sinistro sarebbe di nessun effetto: i padroni sarebbero testimonj del sinistro evento cui andarono soggette le loro merci, e tosto in pace a sc

stessi ascriverebbero i sofferti danni. Ma siccome versiamo in tempi, in cui le merci si affidano ad un terzo, e chi le conduce non è ordinariamente il proprietario; ed altronde col mezzo delle assicurazioni il padrone delle mercanzie non ha nemmeno a temere della buona o cattiva condotta del capitano di nave, se tutto il rischio marittimo è indistintamente a carico degli assicuratori; così la prova di questo rischio è importantissima per discernere ad aggravio di chi esser debba il sinistro, cui sogliono soggiacere le cose affidate alle spedizioni di mare. *La prova del rischio* è indubitatamente a carico dell' assicurato, e consiste nel giustificare l' esistenza fisica della cosa assicurata nel pericolo individuo. Ond' è, che seguendo il sinistro è indispensabilmente obbligato l' assicurato non solo a provare la causa del sinistro avvenuto, ma deve altresì produrre le prove del rischio, cioè di aver esposto al pericolo cose a se pertinenti ed equivalenti alla cosa assicurata, altrimenti addiverrebbe senz' effetto la prova del sinistro, e non otterrebbe dagli assicuratori il valore delle cose assicurate.

70. È il rischio il principale fondamento ed il requisito più essenziale per movere l' azione di assicuranza; e questo contratto non sussisterebbe per difetto di sostanza, se dall' assicurato concludentemente non si provasse che al tempo della fatta assicurazione correva un vero rischio e pericolo sopra la cosa assicurata, corrispondente con precisione alla somma caduta nel contratto.

71. È ben naturale e ragionevole che questo contratto che ci mette al coperto de' marittimi rischi, non possa sussistere, se l' assicurato non prova di essere esposto ai rischi del mare. « L'assurance est un contrat » par lequel on prend sur soi le *péril* que les effets d'autrui courent » sur mer..... Pour rendre le contrat d'assurance parfait, il faut non-seu- » lement qu'il y ait une matière qui en soit l'objet, mais encore que » cette matière soit exposée aux *risques* de la mer, et qu'elle s'y trouve » exposée lors du *sinistre* même; ou du moins il faut que le sort en » soit ignoré lors de la signature de la police: car le péril est présumé » tel qu'on le croit..... S'il n'y a ni risque effectif, ni risque putatif, » il n'y a point d'assurance..... En un mot, la perte ou le dommage » considérés dans l'incertitude des événemens, sont la matière de ce » contrat. » *Emerigon ch.* 2, *sec.* 2.

72. Se quindi uno facendo credere che il viaggio da un dato porto ad un altro sia sommamente arduo per essere il mare in que' punti infestato dai corsari o nemici, sulla fede di questa difficoltà s'intimasse al capitano di cambiar direzione, e poi si verificasse che il mare in quella tratta era liberissimo e scorribile senza il menomo rischio di forze nemiche, la stipulazione sarebbe nulla, e se anche fosse ivi accaduto un caso sinistro, l'assicurato in pena della sua frode non potrebbe far costringere gli assicuratori ad indennizzarlo del patito sinistro.

73. All' opposto se sulla fede di maggiori pericoli esposti dagli assicuratori si fosse stipulato un sommo premio di assicurazione, e poi si verificasse che agli assicuratori era noto che i dipinti rischi non esistevano, eglino sarebbero tenuti, ad onta della prospera navigazione, a restituire almeno in parte il ricevuto premio, avuto riguardo a quel di più che potevano ottenere, infingendo maggiori e più gravi pericoli di quelli che sapevano esistere in fatto.

74. Ove quindi non vi appajano speciali circostanze atte a far presumere il dolo o la colpa in altro dei contraenti, regolarmente parlando, la prova del rischio rispetto alla nave si ottiene allora che per mezzo di un autentico ricapito o di altro mezzo probatoriale consta della porzione della nave fattasi assicurare, e ch' essa spetti per titolo certo di proprietà a quella persona che direttamente o indirettamente è nominata e compresa nel contratto di assicurazione.

75. Rispetto alle merci la prova del rischio consiste principalmente nella polizza di carico, ed in que' ricapiti addizionali alla medesima, i quali non solo provino la verità del caricamento, ma ben anche il precedente acquisto, il costo, la pertinenza ed il fatto del successivo individuo carico nella rispettiva sua quantità e qualità. Queste prove addizionali non occorrono fuori dei casi in cui siasi attaccato in giudizio come fraudolento e simulato l'atto di polizza, o che il contratto in questa contenuto appaja concepito con termini generali di merci senza verun dettaglio e senza individua specificazione delle mercanzie che ne formano il carico assicurato.

76. Siccome poi non di rado avviene che l'impero delle circostanze, la necessità, la prudenza non permettono al caricatore di avere in suo potere la regolata polizza di carico, nè dalle leggi è proibito di farsi

assicurare e di provare l'assicuranza con altri mezzi dimostrativi del suo assunto; così non v'è rigore in jus-marittimo che leghi alla sola polizza il mezzo di provare il carico ed il rischio, ma l'uno e l'altro possono essere dimostrati e giustificati con altri mezzi equivalenti. Sarebbe soverchiamente duro che in negoziazioni appoggiate alla sola buona fede si dovesse strettamente attenere ad un sol mezzo, con cui dimostrare la verità ed il proprio assunto.

77. Nè alla mia opinione fa urto il riflesso che ne' contratti di assicuranza sogliasi apporre la giustificazione per *mezzo della polizza*, mentre siffatta espressione non devesi intendere in via di condizione, ma unicamente di modo, il quale non è atto ad escludere il supplimento con prove equivalenti, quali sono le spedizioni della dogana, le fatture ed altre simili.

78. Da qui, è che i caricamenti, che si fanno per contrabbando od in tempo di guerra, di merci soggette alle crisi della confisca o degli arresti, sono ben lontani di avere polizze di carico, eppure possono essere assicurate, e la sigurtà è obbligatoria a tutti i corrispondenti effetti di ragione.

79. Senza polizza di carico viene altresì assicurato in certo qual modo l'equipaggio de' passaggieri e le loro piccole casse, non che le balle di mercanzie che il capitano accoglie a bordo per rendere servizio a qualcheduno; e se avviene il sinistro, si ritengono esposte al rischio a danno di chi si caricò della loro assicurazione.

80. La polizza cessa anche di essere un ricapito indispensabile ogni volta che per accidente vengono a smarrirsi tutte le polizze e carte relative al carico ed alla nave, od accada che il capitano si ponga alla vela senza averle firmate; ovvero si tratti di merci ricevute a bordo al momento della partenza, le quali sebbene siano ordinariamente le più preziose e fine, pure spesso in quell'ultimo momento di far vela non vengono registrate nelle polizze o queste non sono dal capitano firmate.

81. In tutti questi e somiglianti casi in mancanza di polizza è in facoltà dell'assicurato di supplire la prova del rischio con altri ricapiti indipendentemente dalla produzione di quella. Poichè sarebbe intollerabile da una commerciale giurisprudenza che per difetto d'un ricapito, spesso impossibile ad aversi, venisse il negoziante privato del beneficio

dell' assicurazione, o fosse posto nell' ingrata situazione di non poter chiedere e conseguire il rimborso de' danni patiti nelle vicende della navigazione.

82. Tale supplimento si può ottenere dall' assicurato sia coll' esibire la nota provante le merci mandate a bordo per quella tale spedizione, sia col produrre il *consolato*, da cui nasce la verificazione della perdita e del danno, sia colle note di carico firmate dalle parti interessate, sia coi conti di acquisto, di vendita, di spese e di fatture, col carteggio e colle corrispondenze e coi registri della dogana. Questi registri meritano somma fede, giacchè i crudi doganieri non lasciano di essere esatti a prendere nota di ogni merce che viene caricata nel porto in cui essi fanno la loro bisogna. Tra questi sono specialmente conosciuti nel commercio i certificati di quei registri che portano seco le navi Spagnuole nel traffico delle Indie Occidentali, i duplicati dei quali sogliono restare nella dogana da dove la nave è spedita o ritorna.

83. Equivalente alla polizza, e di somma fede è pure il *manifesto* del capitano, vale a dire quell' atto che egli, all' istante di partire, rimette all' uffiziale di marina; ed è una fedele relazione di tutte le polizze che compongono il carico, e di quelle merci che si sono caricate senza polizza. Di questo atto ne tengono registro anche gli armatori ed i raccomandatarj della nave.

84. Quantunque però in modi equivalenti si possa ottenere la prova del rischio, ad onta che manchi la polizza di carico, non è dalle leggi permesso assolutamente di convenire nella polizza di assicuranza, di non essere tenuto a giustificare il carico colla produzione della polizza; mentre non può essere permesso di convenire cose che aprano l'adito alle frodi ed all' inganno. Altro è che la prova del rischio si possa provare altrimenti che colla polizza, ed altro è che si sciolga l'assicurato dall' obbligo di questa prova. Sebbene si accordi un mezzo supplettivo di prova, pure la prova, legalmente parlando, è sempre quella, giacchè sempre è tenuto l'assicurato di provare nelle vie legali il rischio delle sue merci. Si può sorpassare alla materiale prova della polizza, ma non alla legale dimostrazione del rischio.

85. Vero è peraltro che in jus-marittimo basta per l'interesse dell' assicurato che l'alimento del rischio esista all' istante del sinistro; poco

importando che la materia di questo rischio ; cioè le merci siano state completate innanzi o dopo la partenza del vascello.

86. Vero è altresì che dalla ragione civile non è vietato di riportarsi alla buona fede di un altro, e perciò l'assicuratore può riportarsi sulla verità del rischio alla religione dell' assicurato.

87. Malgrado però tutto questo, io sono sempre della costante opinione che il rischio dev' essere generalmente provato nelle vie regolari e con legali documenti. Quest' arbitrio di giudice, quest' abbandono alla buona fede di chi ha un interesse contrario, questo errar sempre fra il turbolento vortice delle presunzioni, delle congetture e degli arbitrj, è una foggia di far liti e giudizj che mi empie di orrore; poichè se l'umano intelletto è spesso soggetto allo sbaglio, eziandio quando esamina i documenti solenni dell' uomo, quanto più non è esposto al fallo se marciar deve a ritrovar il diritto in mezzo al tenebroso cammino delle prove congetturali? E sebbene gl' Italiani abbiano inventata una foggia di patto, con cui in caso di perdita della nave l'assicurato rimane sciolto dal giustificare il carico, e la sostengono come una scommessa; pure non mi pare che questo modo di assicurare sia da adottarsi, come quello ch' esser può il fomite di mille raggiri e frodi. Sarebbe un tal patto sostenibile se scoperta venisse la fede di un assicurato che godesse tutta la riputazione, e questa non fosse venuta meno durante la spedizione, sia col fallimento, sia con un processo, cui fosse stato sottoposto od altrimenti screditato il suo nome. Bisogna però qui riflettere, che, anche nel senso degli autori e tribunali Italiani che ammisero un tal patto, il correre la fede dell' assicurato e rinunziare così a quella rigorosa prova del carico e del rischio, che sarebbe dovuta a tenore delle leggi, non vuol dire rinunciare alla prova dell' esistenza del rischio, essendo una cosa totalmente diversa dall' altra. Sebbene quindi in forza di quel patto si esentui l'assicurato dal fare in un giudizio esecutivo la rigorosa prova del rischio per ottenere il pagamento delle somme assicurate; pure in un giudizio ordinario egli sarebbe obbligato di farla, e qualunque patto non sarebbe atto a sostenere la mancanza di una tal prova, che forma il soggetto del contratto di assicuranza. Così hanno giudicato in ripetute cause le Rote di Roma, Genova e Firenze, ed il magistrato consolare di Pisa, e così la pensano i più celebri Italiani

trattandosi di marittimo diritto. *Azuni XXXV. Baldassaroni P. VI, pag.* 233.

88. L'unico caso, in cui non abbisogna la prova del carico, è quello riferito da *Pothier des assecur. n.°* 147. Un corsaro si fa assicurare una presa da lui fatta: questa prova non può allora richiedersi, poichè dal corsaro non si è fatto alcun carico; e la presa ch' egli fa assicurare non merita che una semplice valutazione.

89. Anche gli Inglesi hanno delle assicurazioni per via di scommessa, da loro chiamate *Wager Polices:* questa forma di contratto nel sostanziale non diversifica da quelle delle altre nazioni; poichè tanto si circoscrivono i rischj e si estendono i lucri sperati anche immaginarj come accessorj del soggetto fisico assicurato, che ad ascoltare gli assicuratori e gli assicurati sembra che abbiano fatto un giuoco d'azzardo, anzi che un contratto; ed in questo caso non si assicura il risico della nave o degli effetti, ma si consolida sul viaggio da farsi in un tempo e modo regolare. Debbono però gli assicuratori star in guardia sui motivi che inducono l'assicurato a sì azzardosa convenzione; mentre, se questi ha del maneggio nel viaggio, può far figurare in una forma o nell' altra la perdita della nave o delle merci. Così sugli utili sperati ed immaginarj devesi avvertire, che se questi sono valutati nella polizza, basta la prova dell' esistenza di un *risico* capace di produrre siffatti utili; ma se non veggonsi valutati, è indispensabile la prova del profitto che le merci assicurate producono al luogo del destino. *Wasket pag.* 426. *Binkersoeck. quæst. jur. priv. lib.* 4, *cap.* 5.

90. Queste azzardose clausole di *vaglia o non vaglia, interesse o non interesse, per noli od utili fatti e da farsi,* e simili, tanto usitate nelle piazze marittime, e segnatamente in Livorno, non lasciano agli assicuratori mancare l'eccezione di frode o dolo, o di enormissima lesione.

91. È affatto indifferente per questo punto di giurisprudenza che il carico sia fatto *alla balla,* ossia *in dettaglio,* detto perciò dai Francesi *en détail* od *in blocco,* ossia *all' ingrosso* od *a botto,* come dicesi in alcune parti dell' Italia, dai Francesi detto *en gros, en bloc* e dai Latini *aversione* o *per aversionem* = *Aversione venire dicitur quod confuse et universaliter, sive pretio insimul dicto, non in singulas res constituto venit, ut Cajus loquitur in l.* 35, §. 2, *ff. de contr. emp.* = *Vicat.*

Voc. Jur. h. v. Nel primo caso il caricatore si pone alla ventura per un destinato viaggio, e si fanno tanti contratti, quante sono le polizze di carico, ed allora non ha luogo il contratto di *noleggio*, detto dai Francesi *charte-partie*, dagli Spagnuoli *carta partida o contratto di fletamento*, e dagli Inglesi *charter party*. Così chiamansi in memoria dell'uso degli antichi, i quali tagliavano in due parti la carta od il foglio contenente la convenzione delle parti, e ciascuno di essi ne custodiva la metà, per unirla in seguito quando si trattava di verificare il loro contratto.

92. Affinchè avesse luogo il noleggio reale, sarebbe mestieri di unire insieme tutti i caricatori, che spesso fra di loro non si conoscono, farli convenire nel prezzo totale del nolo e della parte che a ciascuno toccherebbe per *ruta*, avuto riguardo alla qualità e quantità, al volume ed al peso delle mercanzie rispettivamente mandate a bordo, e far sottoscrivere un tal atto da tutti; ovvero sarebbe costretto il capitano a far tanti distinti contratti, e seco portarne un numero portentoso con vero impaccio e danno di una spedita navigazione.

93. Ad evitare questo inconveniente si pratica, che ciascuno dei caricatori provveda al suo particolare interesse con una semplice polizza; a vista della quale il capitano forma l'intiero manifesto del suo carico, in cui non solo veggonsi riportate le polizze, ma eziandio tutte le merci che si sono per avventura caricate senza firmare la polizza.

94. Nel secondo caso del vero noleggio, il padrone della nave fa la locazione ad un solo, il quale per conto proprio occupa tutta la capacità della nave, sia che vi ponga delle merci proprie o quelle de' suoi amici e corrispondenti; e qualunque sieno gli eventi di mare, non si ha a che fare che con un solo, e non si riconosce che una sola polizza di carico in faccia al capitano.

95. Il rischio dura tanto tempo, quanto le merci sono esposte alle vicende del mare. Dal momento quindi che si levano per metterle in nave, e ch' esse vi sono, fino a quello in cui vengono scaricate e riposte sicure nel magazzino di consegna, od altrimenti sieno consegnate al loro destino sane e salve, il rischio sulle medesime continua sempre, e di esso ne rispondono costantemente gli assicuratori, a termini del jus-marittimo o delle speciali loro convenzioni. Quest' atto di *noleggio* è

una carta autentica, che tende a verificare il contenuto nelle polizze, le quali non potendo da esse fare che una debole prova, non metterebbero il capitano al coperto degli arresti o delle prese cui potesse andar soggetto, massime in tempo di guerra. *Les connaissemens* (le polizze), *n'obligent que le capitaine du bâtiment, et ne sont que des actes trop privés, pour être d'une autenticité publique; au lieu que la charte-partie* (il noleggio) *expose tous les intérêts, que tous les intéressés dans le navire et dans la carcaison prennent dans la navigation.* Hubner, de la saisie des bât. neut. t. 1, p. 2, cap. 3, §. 10, n.° v.

96. Sebbene il capitano nel firmare la polizza, non avendo tempo, nè modo di verificare la qualità, il peso e la misura dei generi caricati, usi la clausola = *dice essere* = per esimersi dal rispondere esattamente delle merci ivi da lui non riconosciute; pure questa basta per far nascere la presunzione di ragione contro degli assicuratori. Ma se questi la indeboliscono con prove attenuanti la fede della polizza così sottoscritta, sono in obbligo gli assicurati di giustificarla colle fatture, coi conti originali e colle lettere di acquisto, di cui sogliono essere forniti i negozianti, se non quando commettono la sicurtà, almeno quando spiegano l'azione del sinistro.

97. Questa presunzione addiverrebbe, come dicono i dottori, una piena prova, se la polizza così sottoscritta dal capitano fosse fatta per una certa determinata somma relativa all' egualmente certo determinato valore della cosa o merce assicurata. Imperocchè avendo qui l'assicuratore esatto un premio proporzionato al valore precisato nella polizza, l'equità e la giustizia gl' impongono di rifondere un danno eguale alla stessa proporzione del prezzo ricevuto. Il rischio in ispecie è allora determinato dalla quantità delle merci caricate, e delle quali se n'è pagato il premio dell' assicuranza; nè la clausola = *dice essere* = infievolisce in alcun modo l'efficacia di questa prova nascente dalla polizza firmata con tale espressione.

98. Cesserebbe tale presunzione di legge e ben anche quella dell' uomo, se la polizza non facesse menzione alcuna del valore delle cose o merci assicurate, cosicchè la stipulazione dell' assicuranza fosse in termini generici, e tale che non ne apparisse nè la qualità, nè la quantità e misura delle suddette mercanzie. In questo caso succedendo il sinistro,

l'assicurato per essere indennizzato dall' assicuratore sarebbe in deciso obbligo di giustificare altrimenti il valore delle sue merci assicurate e perdute, o guaste.

99. Le accennate regole sulla prova del risico, che concerne le assicurazioni, sono le stesse che riguardano il risico del cambio marittimo, siccome quello che egualmente sottopone il creditore ad assumere sopra di se i pericoli della navigazione e del mare. L'eguaglianza dei rischi, cui vanno soggetti questi due contratti, trae seco per identità di ragione la facoltà di stipularsi utili egregj ed anche usurarj, che negli altri ordinarj contratti sono proscritti dalla ragione civile. *Pothier des cont. à la grosse n.°* 16. I rischi di *mare, corsaro e fuoco*, ai quali vanno ordinariamente soggette le somme ipotecate e sottoposte al cambio marittimo, vogliono essere provati tanto in genere, quanto in ispecie per agire contro il datore del danaro che s'incaricò di questi risici, e ne comperò a certo prezzo il pericolo e le conseguenze dei medesimi.

100. La differenza che passa fra l'incaricato del cambio marittimo e l'assicuratore di merci è sensibile per ciò che ordinariamente quegli è disonerato dal contribuire alle avarie semplici e particolari, le quali sul danaro nè sono frequenti, nè sono in pratica agevolmente succedibili, mentre nelle merci sono frequentissime, e non meno dannose delle avarie grosse e comuni, e questi, per natura del suo contratto, è sottoposto a tutte le avarie.

101. Sebbene la durata del rischio possa essere convenuta sotto una triplice misura, cioè per l'andata ed il ritorno, per un viaggio da un luogo ad un altro, o per un tempo fisso e limitato; pure quando non vi è precisione di tempo o di viaggio, il rischio comincia a correre dal luogo e tempo dell' armamento e del carico, e non termina che allorquando la nave è ritornata colà d'ond' è partita.

102. Qualunque sia il rischio, questo cessa tuttavolta che il capitano senza motivo cambia di nave, di direzione o di cammino, e durante quest' arbitraria e non giustificabile mutazione accade il sinistro.

103. Quali poi sieno i rischi dei quali rispondono gli assicuratori, viene compreso sotto l'espressione di ogni e qualunque evento che incontrar si può da un navigatore in mezzo alle fortune di mare ed alle vicende dell' arte nautica, non che alle fisiche e morali combinazioni,

che scorrendo i mari soglionsi affacciare alla nave ad alle merci, così come al piloto ed all' equipaggio.

104. Amanti però gli autori di scendere al dettaglio di questi rischi e sinistri, vollero farne una speciale numerazione, di quelli almeno che sogliono accadere più facilmente nell' ordinario ordine delle cose. Allora il rischio diventa per dir così sinonimo col sinistro, e l'uno per l'altro viene usato per esprimere l'enumerato e tristo avvenimento del mare.

105. Cominciando dai morali sinistri incontri, si presenta la baratteria del capitano, sia che questi sia scelto dall' armatore assicurato, sia che egli venga incaricato di amministrare le *paccottiglie* assicurate, sia che egli stesso appaja assicurato, o sia che non faccia la figura che di semplice piloto della nave da lui comandata. Vi è anche la fatalità di abbattersi in un capitano che negligenti colpevolmente l'armatura del vascello, ed il ristauro che a questo può abbisognare, o che egli incappi in qualunque altro volontario fallo.

106. Viene in seguito il fallo dell' equipaggio, ossia dei marinari, dei militari o dei viandanti che trovansi a bordo. La rivolta, la diserzione, il furto ed altri delitti esser possono causa di sinistro evento ai proprietarj della nave o della merce assicurata.

107. Gli accidenti però che derivano non dal caso fortuito, ma dal volontario colpevole disegno dell' uomo, non si possono chiamare sinistri che nel *lato* senso; giacchè apparendone i colpevoli, essi soli ne dovrebbero soffrire la pena di riparare ogni danno che avessero cagionato col riprovevole loro contegno.

108. Evvi il danno proveniente dal vizio proprio della cosa, quando questa si scioglie, si rompe o perisce per cattiva qualità, o per uso, o per vetustà, ma di questi rischi non ne risponde l'assicuratore, che in quanto sia espressamente convenuto di garantirne la naturale loro conservazione.

109. Seguono i rischi per la morte, la malattia od il ferimento de' marinaj o degli animali che trovansi a bordo, o per la morte, o per la ribellione dei negri o schiavi che vi si trovassero.

110. La peste, la burrasca, il naufragio, l'arrenamento od investimento di terra o di mare, l'innavigabilità, l'urto o lo spezzamento della nave in uno scoglio, l'abbordaggio, l'incappo nelle pesche od in altri

marittimi intralciamenti, sono altri non meno dannosi rischi della navigazione.

111. Il cambio della nave, il fuoco, la presa, la ripresa, l'arresto di principe, la confisca, la guerra, la rappresaglia, la scossa, la riscossa, l'abbandono, la pirateria, il furto o la rapina, l'interdizione del commercio od il bando della nave, l'armamento nemico od il blocco, il getto od il germinamento e la contribuzione, sono tutti rischi che s'incontrano solcando il mare ed i fiumi navigabili.

112. Sarebbe un contare le stelle il voler fare un' esatta numerazione di tutti i pericoli di mare, e basta sapere che sono infiniti per porre ogni studio, ogni cura nell' evitarli, o rendere almeno più tollerabili le loro tristi conseguenze.

« Infidi maris insidias viresque, dolumque
» Ut evitare velint. »

LUCA.

TITOLO III.

Dei Consoli.

1. Dopo aver parlato della storia del consolato tanto nel senso storico, che legale, e dei diversi significati ed effetti di questo atto civile relativamente alla prova del sinistro di mare, è pur conveniente ch' io parli dei consoli marittimi i quali altro non sono che una specie di ambasciatori che uno stato invia ne' paesi marittimi di estera nazione, per ivi risedere e favorire il commercio dei loro concittadini che in quelle regioni venissero ad approdare.

2. Questo nome di console e pro-console reso già grande e celebre al popolo Romano, sia per la sommità della magistratura, ch' esso rappresentava in quell' inclita Repubblica, sia per la grandezza della virtù e del valore che que' prodi cittadini manifestavano di possedere, e sapevano a pro della patria esercitare quand' erano insigniti della porpora consolare, fu mai sempre per se stesso l'espressione delle più rispettabili autorità nazionali.

3. Li primi consoli, che furono in Roma, furono eletti dal popolo 509 anni prima del Cristianesimo, 244 anni dall' erezione del Campidoglio e 245 anni della fondazione di Roma. Essi furono L. Giunio Bruto e L. Tarquinio Collatino figlio di Demarato, cui pria della fine dell' anno essendo stato costretto a rinunciare al consolato, fu sostituito Pub.° Valerio. Bruto era figliuolo di Marco Giunio e di Tarquinia figlia di Prisco: fu egli ucciso in una battaglia contro Tarquinio, ed ebbe per successore nel consolato Marco Orazio. Nei fasti consolari sembra che a Bruto al par di Collatino siasi sostituito Sp. Lucrezio Tricipitino, e dopo quest' ultimo M. Orazio Pulvillo; comunque sia però in quel primo anno dei consoli, cinque furono quelli che occuparono il consolato.

4. Siccome poi i consoli furono eletti dal popolo Romano alla vista del corpo insanguinato di Lucrezia nobile matrona Romana e sposa di

Collatino violata dal figlio di Tarquinio superbo; che avea fatto morire il padre di Bruto con Marco di lui figliuolo, essendosi Lucio sottratto alla morte col fingersi insensato, così nella brevità di que' terribili istanti, in cui furono aboliti i Re, ogni sorta di potere fu attribuita ai consoli. Si è quindi decomposta l'autorità consolare, e con lei si formarono molte magistrature: si crearono i pretori per giudicare gli affari privati: si nominarono dei questori per il giudizio dei pubblici delitti: si stabilirono gli edili perchè vegliassero alla polizia materiale dello Stato: si fecero dei tesorieri che amministrassero il pubblico danaro: si elessero dei censori aventi l'alta polizia morale dello Stato per regolare i costumi dei cittadini e la condotta dei differenti corpi della nazione. Smembrata per tal modo l'autorità dei consoli, il popolo non era più sbalordito dall' esorbitante potere, che si erano usurpati i Re, e dell' illimitata autorità che egli avea attribuita al consolato.

5. Li principali attributi dei consoli si ridussero a quelli di presedere ai comizj del popolo, fossero questi per centurie, per curie o per tribù, di convocare il senato e di comandare le armate. Venivano creati dal popolo, ma il senato loro distribuiva le armate che aveano a comandare, e spirato l'anno del comando, poteva loro dare un successore. Imperocchè il senato in Roma avea per dir così il potere di togliere la Repubblica dalle mani del popolo colla creazione d'un dittatore, davanti del quale il popolo sovrano bassava la testa, e le leggi le più popolari restavano nel silenzio. Bisogna ben dire che Roma avesse delle mirabili istituzioni, giacchè il poter legislativo del popolo era regolato e circoscritto dalle costituzioni dello Stato, a segno che in mezzo ai delirj della libertà e dei più tumultuanti plebisciti fatti sotto i tribuni e nei comizj per tribù, in cui non entrandovi le centurie, nè il senato, nè i patrizj votavano, mai si vide distrutta l'autorità del senato o diminuita la di lui influenza nel governo della Repubblica.

6. E sebbene il popolo sia per tal modo passato a far leggi senza che il loro progetto fosse stato previamente dai tribuni presentato al senato, perchè lo approvasse con un suo senato-consulto, pure quell' augusto corpo avea la magnanimità di serbarsi sempre eguale nel suo potere in riserbandosi come un oracolo che il popolo potesse consultare pria di far leggi. Ma queste fatte, il senato le faceva rispettare. Poteva

però sospenderne l'esecuzione per gravi motivi. Diffatti l'anno di Roma 444, in cui il popolo in forza di una sua legge creava i tribuni delle legioni che solevansi nominar dai generali delle armate, ardendo la guerra contro Perseo, e questa sembrando al senato assai ardua e pericolosa, con un suo senato-consulto ordinò che una tal legge fosse sospesa ed il popolo vi acconsentì, come acconsentì a rimettere nelle mani del senato il diritto di dichiarare la guerra che si era avvocato qualche tempo innanzi della prima guerra Punica... Che se il popolo non vi avesse aderito, il senato-consulto non aveva forza che per un anno.

7. I consoli adunque rivestiti delle menzionate prerogative facevano la leva delle truppe ch'essi dovevano condurre alla guerra, e dettavano le discipline perchè la coscrizione fosse rigorosamente adempita. Comandavano le armate di terra e di mare: disponevano degli alleati: avevano nelle province tutto il potere della Repubblica, ed ivi erano i veri rappresentanti del popolo romano: davano la pace ai popoli vinti, loro imponevano delle condizioni o rimettevano l'affare al senato, da cui solo potevano ottenere il decreto del trionfo, s'eran vincitori, o del perdono, s'erano vinti per fatali combinazioni.

8. I primi consoli cessarono così di giudicare le cause civili e rimisero ai pretori questa giusdicenza ch'essi aveano ereditata dai Re. Essendosi infatti Servio Tullio spogliato della civile giusdicenza, i consoli non si ritennero che la criminale, ed in conseguenza di questa terribile autorità si vide il console Bruto mandar alla morte i suoi figli Tito e Tiberio, e tutti coloro che ebbero parte nella congiura a favor dei Tarquinj.

9. La forza militare ond'erano muniti i consoli loro apriva l'adito alla civica influenza, e per la nessuna forma giudiziaria cui erano vincolati i loro giudizj spiravano tutta l'aria d'un azion violenta, anzichè d'un giudizio. Avvenne quindi la famosa legge *valeriana* che permise di appellare al popolo da ogni decreto o sentenza dei consoli, che mettesse a pericolo la vita d'un cittadino; e per popolo s'intendevano i senatori, i patrizj ed i plebei, non già la sola plebe, come si avvisava il di lei tribuno Licinio all'epoca del giudizio di Coriolano. *Quoniam de capite civis Romani*, disse Pomponio, *injussu P. R. non erat permissum consulibus jus dicere. L.* 2, *ff. de Orig. Jur.* Diffatti nella seconda con-

giura per il ritorno dei Tarquinj Manlio Capitolino fu giudicato dal senato e dai comizj uniti per centurie.

10. È celebre nella storia l'anno dei primi consoli romani anco per essersi gli Egineti abitanti dell'isola Egina resi padroni del mare per lo spazio d'anni 10, spiegandovi una marina alla foggia di que' tempi che sommo danno recava alle altre piazze marittime. Fu pure in questo anno che il filosofo Pitagora venne in Italia e fissò la sua dimora in Cortona.

11. Siccome i Romani non avevano alcun commercio regolato colle estere nazioni, e meno vi mantenevano una marina ben ordinata, così essi non avevano alcuna *Legazione* residente nei paesi esteri, e meno vi spedivano dei consoli a tale oggetto.

12. Chiamavano essi *Barbare* tutte le nazioni estere al popolo romano, e con queste non trattavano che col mezzo di temporarie ambascerie inviando loro dei *Legati* ogni volta che occorrevano oggetti di Stato a conciliare.

13. Finalmente anche il consolato romano soggiacque al fatto e cessò di rappresentare il primo magistrato dell'antica Roma. Questa dignità fu abolita dall'Imperatore Giustiniano l'anno 541 dell'Era Cristiana. Basilio fu l'ultimo console che sia stato eletto tanto in Roma, quanto in Costantinopoli; e così questa magistratura, dopo avere per lo spazio di 1048 anni aperto il campo alle più grandi imprese ed azioni del popolo e del cittadino romano, diè luogo alla dignità reale. Ma dopo il consolato di Basilio i Re di Francia, d'Italia e della Germania, ed anche gli Imperatori greci hanno preso il nome di *console* fino al nono secolo, gloriandosi d'assumere un titolo, che tanto avea illustrato la storia di coloro che degnamente lo portarono in Roma.

14. I Marsigliesi furono i primi ad attribuire il dignitoso nome di *Console* a quegli *Inviati* che spedivano a risedere nelle piazze marittime per la difesa de' loro cittadini e del commercio de' proprj negozianti. I primi ch'essi inviarono furono i consoli nelle scale del Levante e di Barbaria; e venivano eletti dal rettore, dai sindaci e dal consiglio municipale di Marsiglia. Non potevano, a dir vero, que' bravi cittadini attribuire nome più magnifico e meglio esprimente l'importanza della carica che andavano a coprire, di quello di *console*. Non fu che un degrada-

mento delle dinastie quello di avere ne' tempi grotteschi del feudalismo attribuito in Lombardia ed in molta parte dell' Italia il nome di console al pubblico messo, al cursore, che destinato al servizio d'una comunità interviene a tutti gli atti di giustizia civile e criminale.

15. Il titolo di *Console* nella giurisprudenza marittima viene attribuito a que' negozianti o mercanti più distinti che s'inviano a fare le funzioni di giudice nelle giurisdizioni consolari, ed ivi conoscere certe contestazioni relative al commercio.

16. Nell' Europa, Francesco I a Tolosa nel mese di luglio 1749 gettò i primi fondamenti di questa giustizia consolare. Questo principe collo stabilire per i mercanti di Tolosa una borsa comune alla foggia del cambio di Lione, scrive l'avvocato Henry, ove erano state trasferite le fiere di Champagne, loro permise di eleggere fra se stessi ogni anno un priore e due consoli, per conoscere e decidere in prima istanza tutte le cause che in punto di mercanzie, fiere ed assicuranze fossero intentate fra mercanti e fabbricanti a Tolosa; per giudicare le quali il priore ed i consoli potevano anche chiamare quelle persone che avessero creduto a proposito.

17. Sull' esempio di suo padre Enrico II stabilì nel 1556 una piazza comune a Rouen ed eguagliolla alla borsa di Tolosa. Volle che i negozianti frequentanti la piazza si unissero tutti gli anni coi mercatanti forastieri che frequentavano la fiera di Rouen per eleggere a pluralità di voti un priore e due consoli ammovibili ed elettivi per giudicar le cause al pari di quelli di Tolosa e dei conservatori delle fiere di Lione.

18. Il buon esito di queste prime istituzioni impegnarono i figli di Enrico II ad estenderle; e Francesco II su la tema che le formalità consolari, sebben semplici, portassero degli incagli al commercio, volle liberare i negozianti dal giogo di questa specie di tribunale. Il desiderio che aveva questo principe, come si esprime nell' esordio del suo editto d'agosto 1560, di far vivere in riposo i suoi sudditi, lo faceva pensare tutti i giorni a nuovi mezzi per impedire la sorgente delle liti e per estinguerle appena nate.

19. Se da un canto nulla v'ha che più arricchisca le città, i paesi, i regni, che il traffico delle merci e manifatture, il quale è appoggiato e riposa intieramente sulla fede de' negozianti, che ordinariamente

agiscono alla buona fra di loro senza testimonj e notari, e senza guardare ed osservare le sottigliezze di diritto: dall' altro vi sono dei furbi e maligni contraenti, che invece di pagare od adempiere ciò che hanno promesso, stancano colle liti coloro coi quali hanno negoziato, e li disassestano così nel loro commercio, che affatto sbandiscono la sicurezza e fede mercantile, e diminuiscono e distruggono il giro delle mercantili operazioni.

20. Per por riparo a tali abusi questo principe assoggettò tutti i mercanti o gli agenti come tali all' inappellabile giudizio di uno o tre arbitri da eleggersi a sorte, ove convenzionale non ne fosse stata la scelta. Ma questa legge cadde in obblio poco dopo ch' ella vide la sua esecuzione.

21. Carlo IX coi lumi del celebre *l'Hópital*, grande giureconsulto e matematico de' suoi tempi, rivenne sui passi de' suoi antenati, e coll' editto del novembre 1563 stabilì a Parigi una giurisdizione consolare, composta di un giudice e quattro consoli scelti fra i negozianti, ed in seguito estese tale giusdicenza nelle più grandi città del regno, come Rouen, Bordeaux, Tours, Orléans e simili.

22. Nel 1566 essa venne stabilita eziandio in tutte le città copiose di mercanti: e finalmente venne aumentata dai successori nel 1710 e 1711.

23. Al commercio terrestre accoppiatosi il marittimo si videro eziandio i *consoli* stabiliti nei porti forastieri, ove le nazioni facevano il più esteso loro traffico.

24. Questi ufficiali erano quindi sconosciuti ai popoli antichi che non ne aveano bisogno; il quale, al dire di Plutarco, è l'unico motivo di tutte le invenzioni. Il loro principale commercio nei paesi lontani delle loro metropoli si faceva ordinariamente col mezzo delle colonie che vi si stabilivano, o dei popoli ch' essi soggiogavano.

25. D'altronde ben si vede dalle prime storie che il commercio dei Fenicj, degli Arabi, dei Greci, dei Cartaginesi e degli Alessandrini, che furono per così dire i soli negozianti dell' antichità, non fu mai considerabile quanto quello dei moderni popoli.

26. La Francia in Europa fu la prima a sviluppare un attivo ed esteso commercio, e da lei partirono i primi *consoli* che andarono a stabilirsi nel Levante.

27. Il Ducange riferisce due diplomi, coi quali gli Imperatori Andrómico, e Paleologo e Giovanni suo figlio accordarono ai mercanti di Narbone, che trovavansi nel loro Impero, il privilegio di nominare ed istituire fra di loro un console per definire i loro affari.

28. Le capitolazioni dei Re di Francia colla Porta Ottomana successa nell' Impero d'Oriente conservarono alla nazione il diritto di avervi dei consoli. Gli Inglesi, gli Olandesi e le altre nazioni ebbero in seguito la stessa prerogativa quando coi Francesi vennero a dividere il commercio in quelle contrade.

29. Già l'Ansa teutonica avea nel Nord stabiliti i suoi consoli per il commercio dell' Oceano, quando i popoli commercianti vollero averne vicendevolmente nei loro porti.

30. Quando una nazione fa un gran commercio in un paese, le conviene di tenervi un *residente* incaricato della commissione di vegliare alla conservazione dei diritti e privilegi della sua nazione, determinar le difficoltà che possono nascere fra' suoi mercanti e proteggervi i suoi compaesani, che senza rinunciare alla loro patria vi hanno formato stabilimenti di commercio, o vi sono condotti dal puro gusto di viaggiare o dal desiderio d'istruirsi. Lo Stato che loro permette questo commercio deve naturalmente favorirlo, e deve anche per questa ragione ammettervi il console.

31. Presiede questi ad una specie di tribunale di commercio: è alla testa dell' amministrazione politica ed economica di tutti gli affari che riguardano la nazione; e sul commercio dei vascelli del suo paese egli percepisce le sue tasse ed i suoi emolumenti.

32. Che se in luogo vi risiede un vice-console, questi in assenza o congedo o morte del console resta incaricato degli affari del consolato e gode degli emolumenti di console durante la sua gestione.

33. In caso poi di assenza per congedo dei consoli e vice-consoli i due terzi dei loro onorarj sono ritenuti ed attribuiti a quelli che ne assumono le funzioni o sono eletti dal Sovrano. Ed i vice-consoli che sono appresso dei consoli hanno con essi alloggio e tavola ed assistono coi consoli a tutte le cerimonie pubbliche.

34. Nel 1534 Francesco I di Francia concluse con Solimano un trattato di lega difensiva e di commercio. Egli ricevette con distinzione,

albergò nel suo palazzo l'ambasciatore Turco che venne a ricevere le ratifiche di questo trattato, e mantenne dappoi sempre in Costantinopoli un ambasciatore incaricato di proteggere il commercio e la navigazione de' suoi sudditi nel Levante. Ma essendosi notabilmente accresciuto il commercio francese per tutto il Levante e non potendo il solo ambasciatore prendersi cura di tutte le emergenze commerciali e marittime che occorrevano in tutte le parti di quel vasto Impero, cominciarono i Re di Francia ad eleggere i consoli ed inviarli in quelle parti colle distinzioni di *ufficiali del Re*, come risulta dal trattato seguito nel 1604 fra Enrico IV ed il Sultano Amat.

35. « Ordiniamo (ivi si diceva all' articolo 3) che gli ambasciatori, » che saranno inviati da parte di S. M. ed i consoli che saranno da lei » nominati per risedere nelle nostre piazze o porti, ed i mercanti suoi » sudditi che vanno e vengono per quelli, non siano inquietati in al- » cuna maniera: ma ricevuti ed onorati con tutti i riguardi che si deb- » bono alla fede pubblica = Che i Veneziani ed Inglesi, gli Spagnuoli, » Portoghesi, Catalani, Ragusei, Genovesi, Anconitani, Fiorentini e » generalmente tutte le altre nazioni qualunque siano, possano libera- » mente venire, trafficare nei nostri paesi sotto la sicurezza della ban- » diera di Francia, ch' essi porteranno come loro salvaguardia; ed in » tal modo essi potranno andare e venire, trafficare nei luoghi del nostro » Impero come sono venuti per lo passato, obbedendo ai consoli Fran- » cesi che risedono e dimorano nei nostri porti e nelle nostre scale. »

36. Questo trattato venne poi riassunto e confermato da Luigi XIV nel 5 giugno 1673.

37. Poco tempo dopo il trattato d'Enrico IV gli Inglesi un altro ne fecero colla Porta, ed ottennero il privilegio di commerciare navigando in Levante sotto la propria bandiera; lo che fu in seguito accordato a tutti i popoli e così a tutte le altre potenze del Nord, che poterono stabilire con qualche vantaggio un commercio regolato in quelle parti.

38. Quest' uso dei consoli venne d'indi quasi generale in tutte le grandi piazze di commercio e di mare, e specialmente ne' porti di mare. Le nazioni ed i principi vi stabiliscono dei consoli e degli agenti, perchè in nome del loro governo invigilino sulla conservazione e difesa dei privilegi e diritti dei loro cittadini e sudditi, ed ove le leggi del paese

non si oppongono, si occupino a terminare sommariamente le contestazioni che nascono tra i negozianti della loro nazione.

39. Conforme a questi principj avvenne in Francia la famosa ordinanza dell' agosto 1681, in cui sta scritto all' articolo I del titolo IX che rispetto ai consoli soliti inviarsi dalla nazione Francese ai paesi stranieri = nessuno potrà chiamarsi *console* senza una commissione del suo Re, non accordabile a chi è minore d'anni 30. Questa matura età ben si conviene ad un console, ch' essendo il rappresentante della sua nazione nel luogo del suo stabilimento dev' esser capace di disimpegnar degnamente le funzioni d'un posto di tale conseguenza.

40. Prima dei Re, in origine erano i maestri di marina ed i padroni dei vascelli che eleggevano e destituivano i consoli, come succedeva in Marsiglia verso il secolo XIV, in cui ebbero per la prima volta la memorabile loro spedizione. Ma una tal foggia di elezione andò soggetta a varj inconvenienti e non durò gran tempo. I consoli per mantenersi nel loro posto pensarono d'evitare siffatte pericolose nomine e s'indirizzarono al principe, che pria li confermò e poi seguitò a nominarli direttmente, facendone spedire le commissioni dal segretario di Stato della marina.

41. Dopo l'editto 9 dicembre 1776 la Francia nelle scale del Levante e di Barbaria, stabilì quattro consoli generali, uno a Smirne incaricato anche per le isole dell' Arcipelago, un altro in Morea, un terzo nella Siria e Palestina, ed un quarto nell' Egitto, e quattro consoli particolari come sopra in Salonica, in Cannèa, in Cipro ed in Aleppo.

42. In forza di tal legge i consoli generali debbono essere eletti fra i consoli particolari od anche tra i vice-consoli, ove abbiano meritato questo avanzamento coi distinti loro servigi. I consoli particolari debbono sempre essere scelti fra i vice-consoli, senza che quest' ordine di elezione possa essere interrotto in alcun caso e da verun riguardo.

43. Ove in luogo non vi fosse un vice-console, venendo a mancare un console, il consolato è supplito sul campo dal più anziano dei deputati della nazione che si troverà in esercizio per quell' anno, e farà le funzioni consolari finchè si sarà provveduto.

44. Questo deputato dovrà aver già prestato nelle mani del console il giuramento di eseguire gli editti di marina, sarà cittadino naturale o

naturalizzato della nazione che deve rappresentare, nè sarà ammogliato con una donna del paese estero, presso cui risede senza permesso del suo governo; nè per accingersi alle funzioni del consolato dovrà far precedere alcuna formalità, a motivo che quelle non debbono soffrire la menoma interruzione.

45. Quegli che avrà ottenute lettere di console nelle città e piazze di commercio marittimo negli Stati del Gran Signore, chiamate Scale di Levante od altri luoghi del Mediterraneo, ne farà la lettura e pubblicazione di quelle in assemblea dei mercanti del luogo del suo stabilimento, per farsi conoscere dalla camera di commercio, e presterà il giuramento prescritto da' suoi regolamenti. Il tutto dovrà essere poi registrato anche nella cancelleria del consolato e dell' ammiragliato.

46. E qui bisogna osservare rispetto alla Francia, che in tutti i paesi spettanti all' Impero del Gran Signore, oltre le anzidette formalità, debbono i consoli notificare la loro dignità ai Pacha, ai governatori ed altri uffiziali del luogo in cui risiedono, non che all' ambasciatore inviato alla Porta, al quale essi debbono far parte di tutto ciò che può interessare il bene del commercio.

47. Ma riguardo a que' consoli, che sono stabiliti negli Stati delle Spagne, del Portogallo e di altre nazioni e potenze, oltre la pubblicazione della commissione dei consoli in un' assemblea generale della nazione ed il registramento dell' atto nella cancelleria del consolato, deggiono essi avere e presentare il dispaccio, che chiamasi lettera di *Exequatur*, ossia l'approvazione di quel tal console, che si fa dal principe del luogo in cui hanno a risedere. Poichè senza questo dispaccio di esecuzione non è lecito far alcuna funzione pubblica e meno esercitare una giurisdizione sull' altrui territorio. Tale dispaccio o lettera di *Exequatur* accordato al console della nazione straniera nel luogo, in cui è stabilito, è suggellato dall' ammiragliato del medesimo luogo, e viene cogli altri atti registrato alla cancelleria di quell' ammiragliato.

48. Questo metodo di ragione adottato dalle colte nazioni e da tutti i popoli fu specialmente patteggiato nella convenzione fra la Spagna e la Francia seguita a Bordeaux il 13 marzo 1769.

49. Una tale giurisprudenza ha piuttosto la sua sorgente nel diritto civile comune, che nel diritto pubblico e delle genti: mentre nessun

popolo può arrogarsi la facoltà di esercitare una specie d'impero fuori del suo territorio ed in un luogo dominato da un altro popolo.

50. Dicono perciò i pubblicisti, che lo stabilimento di questi consolati non appartiene al diritto delle genti, ma ch'egli è di diritto puramente politico e che dipende dalle convenzioni stipulate fra i rispettivi Sovrani: ciascuno dei quali ha un eguale diritto ad impedire ne' suoi Stati ogni commercio straniero, od a non permetterlo che sotto certe condizioni. Poichè, dice Vattel, come uno Stato non è assolutamente obbligato, e d'un' obbligazione perfetta tenuto a ricevere i consoli delle altre nazioni; così quello che vuole spedirli ed averli in estero luogo, deve procurarsene il diritto con un trattato di commercio. *Droit des gens, tit. II,* §. 34. Egli è perciò che nella famosa ordinanza di Luigi XIV al titolo dei consoli, articolo XII sta scritto, che quanto alla giurisdizione i consoli si conformeranno alle consuetudini del luogo ed alle capitolazioni fatte coi Sovrani, presso cui risiederanno.

51. All'effetto di notificare nelle forme le loro commissioni, debbono i consoli chiamare alle dette assemblee generali, da convocarsi per gli affari generali del commercio e della nazione, tutti i mercanti, negozianti, capitani e padroni di nave, oriondi od abitanti del suo paese, ma che si trovano sul luogo, i quali sono obbligati d'intervenire sotto quelle pene che saranno stabilite dal proprio principe, e nel caso di multa, questa dev'essere ordinariamente impiegata nella liberazione dei proprj cittadini poveri esistenti in luoghi, o fatti schiavi o prigionieri dalle straniere nazioni. Tali multe si ricevono immediatamente dai deputati in esercizio, ai quali passano nelle mani, dacchè se n'è fatta l'esecuzione dell'incasso.

52. Che se il console, invece di convocare tutti i suddetti individui, alcuni soltanto ne facesse chiamare a suo talento, oltre della nullità dell'atto e delle successive sue deliberazioni, incorrerebbe eziandio nelle pene della prevaricazione.

53. Senza una scusa legittima essi mercanti, capitani e padroni di nave sono tenuti di assistere all'assemblea generale cui sono convocati, per ivi dire il loro parere sulla situazione del commercio in quel paese o distretto, sulle misure di salute pubblica, di difesa della libera navigazione o su qualunque oggetto che meritar potesse un provvedimento

di fatto o di ragione, sia da canto dei consoli, sia del sovrano e delle autorità, o degli abitanti del luogo o del principe di esso console e dei suoi ufficiali concittadini.

54. A tale assemblea potranno bensì essere chiamati gli artisti di genio illustre od altri professori di arti liberali, che si trovassero in quelle estere contrade, ma non già i semplici artigiani ed i gondolieri e marinai. Sono questi una classe di gente ordinariamente non atta a deliberare sopra affari di commercio e risguardanti la nazione. Occupati dal giornaliero loro travaglio, essi non ispingono più oltre la loro ambizione e le loro intelligenze.

55. Se vi fossero in luogo dei letterati, dei giureconsulti od altri individui scienziati e dotti di considerazione, si potrebbero bensì convocare all' assemblea, ma sarebbe loro facoltativo d' intervenirvi; a motivo che non hanno essi uno stretto interesse col commercio, del di cui prosperamento si tratta. Siccome però cogli affari di commercio si trattano quelli della propria nazione, così poco lodevoli cittadini si mostrerebbero quelli, che senza impedimento legittimo si astenessero da siffatte assemblee, ed indifferenti si dimostrassero sul bene del proprio Stato e sulla prosperità del nazionale commercio.

56. Non siamo nati a noi soli, dice Cicerone ne' suoi officj, ma parte di noi stessi ne dobbiamo alla patria, ai parenti, agli amici, affinchè con una scambievole mutazione e prestazione di officj l' uno a l' altro possa giovare e da lui sperarne un vicendevole giovamento. E quand' anche gli amici, i parenti o la patria ci addivenissero ingiusti ed ingrati, esser dobbiamo generosi nell' esercizio delle virtù. Esule Temistocle, trovò in Serse suo nemico un protettore: ma questi avendogli proposto un comando delle sue truppe per cingere la patria e vendicarsi dell' ingrato esiglio ch' ebbe in Atene, rifiutò le sovrane beneficenze, perchè egli volevala *amare ingiusta e difendere ingrata.*

57. Le deliberazioni che saranno prese da due terzi di detta assemblea saranno sottoscritte da tutti gli assistenti, comunque il loro voto fosse stato discorde dalla maggiorità, e saranno eseguite sotto gli ordini dei consoli, i quali saranno solleciti che nella votazione le deliberazioni siano messe alle voci con ordine legittimo.

58. Queste assemblee generali e particolari della nazione non pos-

sono dunque esser convocate, tenute, nè presedute che dal console; ed in caso di sua assenza o malattia devono essere tenute nella sua casa sotto l'espresso suo permesso e dal primo dei due deputati in esercizio, facendone di tutto ciò menzione nel processo verbale dell'assemblea.

59. Il regolamento fatto nel 1728 per il consolato francese in Cadice vuole che le assemblee generali siano tenute ogni trimestre ed anche più spesso, se al console sembra necessario, o se gliene fanno istanza i deputati in esercizio in nome della nazione. Come procuratori generali della nazione, questi possono rappresentare al console quanto essi stimano conveniente al bene della nazione ed alla conservazione e prosperità del commercio.

60. I deputati vengono eletti ogni anno mediante convocazione d'un' assemblea generale, in cui si propongono sei negozianti, dai quali di concerto col console se ne scelgono quattro dei più capaci a coprire la piazza di deputato consolare. Due giorni dopo la prima assemblea in un' altra egualmente generale viene dal console letta la quadrupla dei proposti soggetti; i nomi dei quali si scrivono in quattro distinti biglietti, e posti ed agitati in un' urna chiusa viene aperta per estrarne due a sorte, i quali vengono estratti e presentati da uno dei più giovani negozianti della nazione e presentati al console, che gli apre pubblicamente e li fa vedere all'assemblea.

61. Nessuno può essere eletto deputato se non è nazionale per natura o naturalizzazione, e le lettere provanti questa qualità non sono registrate al protocollo che sotto l'ordine del console. Nè può essere deputato chi, sebbene nazionale per uno dei preaccennati titoli, avesse sposata una donna di quell' estero paese: senza permesso del suo principe egli non sarebbe eleggibile.

62. I consoli appena istallati nella loro residenza si faranno rendere conto dai deputati della nazione, spirato il tempo delle loro funzioni, del maneggio che questi avranno avuto dei danari ed affari comuni in presenza dei deputati nuovamente eletti, e di sei od almeno due de' più anziani negozianti. Se la gestione dei deputati sarà stata importante, sia in ragione dei grandi affari che hanno maneggiato, sia per aver ricevute egregie somme per i diritti attribuiti ai corpi della nazione dalla parte dei capitani, padroni di nave e bastimenti, ai quali il cancelliere del

consolato non può rilasciare le necessarie spedizioni, che riportando da loro la ricevuta dei diritti ch' essi avranno pagati ai medesimi deputati; oltre dei deputati vi è sempre necessario di assumere più di due negozianti. Le dette ricevute debbono restare nella cancelleria per essere rappresentate allora che i deputati rendono conto della loro amministrazione, cessando dalla deputazione, e non più tardi di giorni quindici dopo essere usciti dal loro esercizio. Questo rendimento di conti deve essere sottoscritto dal console e da coloro che gli hanno esaminati con lui.

63. I danari di cui i deputati sortiti d' esercizio si trovassero debitori verso la nazione, dopo l' appuramento dei loro conti, devono essere pagati e versati in presenza del console e dei due deputati in attività in una cassa chiusa con due chiavi, l' una delle quali rimane presso del console e l' altra nelle mani del primo deputato in esercizio. Alle quali cose i deputati possono essere costretti dal console con tutti que' mezzi, anche coattivi, ch' egli ha negli affari della propria nazione.

64. Ove poi risultassero creditori verso di lei, devono con eguale sollecitudine essere rimborsati con un mandato sottoscritto dal console e dai deputati attivi, sopra i fondi appartenenti al corpo della nazione. Se i fondi non sono sufficienti al rimborso, vi si deve supplire con altri mezzi da trovarsi mediante un' assemblea generale della nazione convocata dal console; e questo è uno dei casi straordinarj in cui il console con una deliberazione generale e motivata può quotizzare il corpo di essa nazione, facendo però un esatto ruolo dei nazionali contribuenti ed un equo compartimento delle rispettive quote, onde siano a suo tempo essi pure indennizzati del loro imprestito.

65. Perchè tali deliberazioni siano regolari ed eseguibili, devono almeno essere sottoscritte da due terzi di quelli che vi hanno assistito: altrimenti ne sarebbero esenti i non consenzienti.

66. I consoli in ragione della distanza della loro residenza da tre mesi in tre mesi, e non più tardi di sei, spediranno al ministro della marina ed all' ammiragliato od al di lui luogo-tenente, ed ove sarà prescritto dai rispettivi regolamenti marittimi, copia delle deliberazioni prese nelle assemblee ed eseguite, e dei conti resi dai deputati della nazione di mano in mano che uscirono dal loro esercizio.

67. Saranno pure solleciti i consoli tutti di tenere un esatto e fe-

dele protocollo e registro anche riservato degli affari, massime importanti del loro consolato: e ne faranno un estratto da inviarsi ogni anno a chi sarà incaricato del dipartimento della marina.

68. In via di massima è strettamente vietato ai consoli di prendere in prestito a nome della Nazione, che rappresentano, alcuna somma di danaro dai Turchi, dai Mori, dagli Ebrei, o da altri sotto qualsivoglia pretesto; od anche di quotizzare quelli della propria Nazione: a meno che i consoli si trovassero in caso di necessità, e fosse per il vantaggio della Nazione. Tale urgenza non può esser riconosciuta legittima, che mediante una regolare deliberazione comune da prendersi in un'assemblea generale dei deputati e principali negozianti della Nazione ivi esistenti, i quali nell'atto deliberativo esprimano la causa urgente di tale imprestito. In difetto di tali cautele il debito incontrato è a solo carico dei consoli, e si rendono indegni della pubblica fede, e danno al loro Sovrano sufficiente motivo per farli cessare dalle loro funzioni.

69. Sarebbero i consoli rei di concussione, se si facessero lecito di esigere dei diritti alterati e più grandi di quelli loro attribuiti, o di pretenderne alcuni dai capitani e padroni di nave, che si ancorassero nei porti e nelle rade del loro stabilimento, senza ivi caricare o scaricare alcuna mercanzia. Qualunque sia il servigio che i consoli, od il corpo dei negozianti potessero rendere ai maestri, o padroni di nave, o capitani di bastimento, che si fermassero nelle loro rade per far acqua, prendere nudrimento, od altri loro personali bisogni, e simili, mai potranno essere costretti a pagare il menomo tributo, siccome fu giudicato dall'ammiragliato di Marsiglia nel 13 febbraro 1749 a favore dei negozianti Chamai, e Mousse contro il processato Nieulon console francese all'Isola Majorica. Imperocchè egli non era autorizzato ad esigere tasse nei termini de' suoi attributi, che nel caso, in cui i bastimenti od altri navigli caricassero o scaricassero nella di lui giurisdizione. Fa di mestieri un ordine espresso del Sovrano per imporre una tassa qualunque sopra navi o bastimenti portanti bandiera nazionale al console, o sulle merci di cui essi sono carichi, venendo alla consegna, siano esse dei nazionali o de' forestieri.

70. Malgrado però queste limitazioni restritive delle loro facoltà, i consoli sono forniti dal capo della lor nazione della giurisdizione ch' egli

conserva sopra i suoi cittadini, sebbene non risiedano attualmente nei proprj Stati. Bisogna ch' essi rinunciano alla cittadinanza per sottrarsi all' autorità del console loro concittadino. Essi sono colpevoli di perfidia in faccia alla loro patria e di contravvenzione al cospetto delle leggi, se deviando dalla podestà consolare, invocano la giustizia dei giudici del luogo per loro straniero. Ma siccome più o meno grande è l' autorità coattiva dei consoli in ragione delle capitolazioni dei proprj Principi, così essi devono a queste conformarsi nell' esercizio della loro giurisdizione.

71. Le citate più antiche capitolazioni della Francia colla Porta permettono ai consoli d' esercitare negli Stati del Gran-Signore ogni giurisdizione civile e criminale sopra i navigatori e mercanti del loro paese, dimoranti nei distretti della sua giurisdizione consolare. E quest' uso osservato coi principi maomettani è stato il fondamento di quello, che ben anche senza espressa convenzione venne ad introdursi nei principi europei. Se ne trovano dei vestigi nel trattato del 1657 tra la Francia e l' Inghilterra, reso comune colla Spagna coll' articolo 6 del trattato dei Pirenei. Da tali usi ne derivano per ragione delle genti quei diritti e quelle obbligazioni che accompagnano la persona del console nella qualità di rappresentante la sua nazione.

72. Sebbene quindi il console rivestito dell' autorità del suo Principe nelle funzioni a lui commesse non sia un pubblico ministro, non ne abbia i caratteri voluti dal diritto delle genti riferiti dal *Vattel, liv. IV, droit des gens*, per essere qualificato ministro, e non ne possa perciò pretendere le prerogative: non pertanto essendo egli incaricato d' una commissione del suo Sovrano, e ricevuto in questa qualità dal governo presso cui risiede, deve il console fino ad un certo punto godere della protezione del diritto delle genti. Il Sovrano che lo riceve s' obbliga tacitamente ad accordargli tutta la libertà e tutta la sicurezza necessaria per adempire con decenza e facilità le sue funzioni, senza del quale libero esercizio vana ed illusoria addiverrebbe l' ammissione del console.

73. Le incumbenze del console esigono primieramente, che non sia per verun conto soggetto allo Stato in cui risiede: poichè egli sarebbe obbligato di adempirne gli ordini d' un governo al suo straniero, e tolta gli sarebbe la libertà di amministrare la sua carica.

74. In secondo luogo è giusto e ragionevole, che il console sia indipendente dalla giustizia criminale ordinaria del luogo ov' egli risiede, cosicchè non possa venire molestato o messo in prigione, a meno che non violasse egli stesso il diritto delle gentî con qualche enorme attentato. In questo caso il governo del luogo non potrebbe che far intraprendere su di lui dall' alta polizia di Stato una misura provvisoria di sicurezza, dandone tosto parte al governo di esso console, per quella ulteriore procedura ch' esser può di ragione.

75. Se il governo del console non convenisse sul demerito del suo inviato, o si rifiutasse a quel provvedimento ch' esser potesse di ragione, il Principe del luogo può farlo espellere da' suoi Stati, od anche far procedere contro di lui ne' modi a lui permessi dal diritto pubblico.

76. In tutti i tempi ed in tutti i popoli si è sempre e dappertutto rispettato il carattere della *Legazione*, qualunque essa fosse. Noi vediamo citato da Cicerone un esempio di vendetta del popolo romano contro i violatori d'un tale rispetto. Corinto, il luminare di tutta la Grecia, fu estinto e distrutto per avere maltratte delle semplici persone colà inviate da Roma per causa di commercio. Gli Irochesi, che si divorano fra di loro come gli altri antropofagi, ricevono e rispettano le legazioni.

77. Sebbene quindi le funzioni consolari non siano di sì alta importanza per attribuire alla persona del console l' inviolabilità e l' assoluta indipendenza, di cui godono i pubblici ministri, pure essendo egli sotto la particolare protezione del Sovrano, che lo inviò ed incaricò di vegliare ai suoi interessi, s' egli cade in errore, i riguardi dovuti al di lui committente esigono, che sia a lui rimandato per essere punito.

78. Questo è il costume degli Stati che vogliono vivere in buona intelligenza: e sarà anco miglior mezzo e più sicuro quello di fare nei trattati di commercio, per quanto è possibile, quelle provvide stipulazioni, che sciolgano le controversie, che si potrebbero in tal materia eccitare.

79. In mezzo a questo, evvi qualche pubblicista, come il Vicquefort nel suo trattato *dell'Ambasciatore, l.* 1, *sect.* V, il quale tutto compreso dalla dignità del suo ambasciadore cui tributava i suoi travagli, nulla volendo concedere ai consoli, scrive che questi non godono della pro-

tezione del diritto delle genti e che sono soggetti alla giustizia del luogo della loro residenza tanto per il civile, che per il criminale. Ma gli esempi, ch'egli cita per sostegno della bizzarra sua opinione, sono anzi a quella contrarj. Diffatti gli Stati generali delle Potenze unite, il di cui console era stato affrontato ed arrestato dal governatore di Cadice, fecero i loro reclami alla corte di Madrid, come d'una violenza che si era fatta al diritto delle genti. E nell'anno 1634 la Repubblica di Venezia si determinò a mettersi in rottura col Papa Barbarino Urbano VIII, a motivo della violenza che il governatore d'Ancona avea fatta al console Veneziano ivi residente. Il governatore avea perseguitato questo console per sospetto ch'egli avesse dato ai negozianti, che iyi facevano il commercio, dei consigli pregiudicevoli al traffico d'Ancona. In seguito passò a fargli trasportare i mobili e le carte, e finalmente a farlo citare e bandirlo in contumacia, sotto pretesto che il console avesse contro gli ordini fatto scaricare delle mercanzie in tempo di contagio. Nè contento il pontificio governatore di sì animosa proçedura, fece eziandio mettere in prigione il successore di questo console. Il senato di Venezia a sì grave ingiuria al sacro diritto di legazione con pronunciata energia ne domandò riparo, ed a mediazione dei ministri francesi, che temevano per il Papa un' aperta dichiarazione di guerra, la corte di Roma costrinse il governatore d'Ancona a dare alla Repubblica una congrua soddisfazione. Queste Repubbliche di Olanda e di Venezia agirono con diritto e dignità.

80. In somiglianti avvenimenti conchiude il riferito Vattel, ove manchino i trattati, deve il costume servir di regolamento. Poichè chi riceve un console senza espresse condizioni, è riputato riceverlo sul piede stabilito dalla generale costumanza e dal generale diritto delle nazioni.

81. L'Azuni ha seguita l'opinione di Vicquefort, e citò con lei quella del Casareggi al §. 47 del disc. 175, ma il Vattel ed altri celebri pubblicisti tengono per fermo, che ordinariamente non soggiacciano alla giustizia del luogo, in cui risiedono per le cause civili e criminali. Che se oltre dei citati esempi per comando d'un governatore di Cadice fu tratto in carcere un console Olandese ivi residente, ciò dimostra un fatto, non già un diritto: e la storia degli uomini non forma sempre la base della

giurisprudenza. Io veggo sempre l'offesa del mio principe in quella del mio concittadino.

82. I citati due civilisti non danno alcun argomento della loro opinione e recano materialmente l'altrui divisamento. Se data si fossero la pena di meglio sottoporre ai loro lumi questa ispezione, avrebbero certamente riconosciuto, che la qualità del console, nè la dignità del governo da cui è spedito, nè il buon ordine, nè il bene pubblico si combinano colla massima, che i consoli *soggiacciano anzi i primi alla giustizia del luogo, se non è altrimenti convenuto o reciprocamente osservato.*

83. La giurisdizione dalle leggi accordata ai consoli in materie contenziose stabilisce in essi una tal quale magistratura civile, la quale libera non sarebbe nell'esercizio delle proprie funzioni, se d'alcuna pubblica garanzia non fosse avvalorata.

84. Tale giurisdizione viene da essi esercitata per un tacito od espresso consenso delle genti, presso cui risiedono, ad onta di quel doppio principio di diritto civile e pubblico, che nessuno può essere convenuto e giustiziato che dal giudice originario ed ordinario del luogo in cui segue il giudizio, e che a nessuno è permesso d'esercitare alcuna sorta d'impero o giurisdizione nell'altrui territorio; dunque ad ottenere il libero esercizio di siffatte straordinarie funzioni è d'uopo che lo stesso diritto delle genti loro accordi un'immunità dalle ordinarie processure, cui sono esposti i semplici cittadini.

85. Finalmente i consoli nel loro ministero rappresentano l'autorità del loro principe e la dignità della loro nazione da cui vennero inviati, ed una tale rappresentanza verrebbe sommamente meno, se le loro persone non godessero della pubblica franchigia.

86. Il buon ordine ed il pubblico bene non soffrirebbero che siffatti giudici e rappresentanti la nazionale podestà potessero ad ogni tratto essere balzati dalla giudiziaria e consolare loro sede, per essere esposti all'accusa ed ai giudizj dei privati, che trar li potessero in processo. Interrotte, avvilite sarebbero le loro funzioni, distrutta, annientata la loro autorità, tolto e levato affatto lo scopo della loro missione e residenza.

87. Che se alcuni principi hanno con ispeciali convenzioni modificate

od ampliate le esenzioni accordate ai loro consoli, ciò non toglie o scema gli effetti della loro franchigia; anzi vieppiù dimostra quanto siano stati sempre convinti i popoli ed i principi delle dovute esenzioni competenti alla persona dei consoli.

88. Sia pure che nel trattato del 1612 fra la Porta e l'Olanda siasi stabilito ai §§. 11 e 12 che non potessero i consoli Olandesi ed i loro beni essere arrestati o sequestrati, ma fossero bensì soggetti al tribunale Ottomano. Quest'esempio di due secoli addietro fra una Repubblica nascente ed il potente Impero del fiero e barbaro Turco, non è che un monumento d'onore alla garanzia dovuta ai consoli. Lo stesso dicasi dell'altra eguale convenzione seguita tra gli Olandesi e gli Algerini nel trattato di pace e di commercio del 30 aprile 1679 ai §§. 16 e 17.

89. La citazione poi che i menzionati autori vanno facendo, o di alcuni consoli che tanto mancarono a se stessi ed alla loro missione, di meritarsi un arresto nel luogo in cui risedevano, o di alcuni governi, che arbitrariamente violarono la persona dei consoli, non è che la storia dei falli degli uomini, da cui nessuna massima di diritto se ne può inferire.

90. Deve però esser cura dei provvidi principi e capi di nazione di contribuire in quanto è possibile a toglière siffatti inconvenienti, in facendo colle altre nazioni delle sagge capitolazioni. Serviranno queste di metodo e freno al contegno dei consoli, e di patto e concordato ai governi presso de' quali risedono.

91. Guidato da queste massime fu il virtuoso Enrico IV, caro alla Francia per le civiche sue virtù, nel suo trattato col Sultano Amat del 1604 surriferito, all'articolo 19. Accordando ai consoli di Francia l'inviolabilità ed indipendenza, di cui godono i pubblici ministri, così si esprimono questi due Sovrani = « Ordiniamo che i consoli Francesi che sono sta» biliti nei luoghi del nostro Impero per prendere cura del riposo e » della sicurezza dei trafficanti non possano per qualsivoglia cagione » essere costituiti prigionieri, nè sigillate o bollate le loro abitazioni: » così ordiniamo che quelli che avranno pretensioni contro di loro, siano » indirizzati alla nostra Porta, ove loro si farà giustizia. »

92. In dissimili sensi non è concepita la convenzione fatta a Bardo tra la Francia e la Spagna li 13 marzo 1769. = « I consoli essendo

» sudditi del principe che li nomina, godono dell' immunità personale, » senza che possano essere arrestati, nè tradotti in prigione; eccettuato » il caso d'un crime atroce e quello in cui i consoli fossero negozianti. » Poichè allora questa immunità personale deve soltanto estendersi per » debiti, od altre cause civili che non implicano il delitto od il quasi » delitto, o che non provengono dal commercio ch' essi esercitano da » essi medesimi, o coll' opera dei loro commessi. Ma in contraccambio » i consoli non dovranno mancare alle attenzioni dovute ai governatori, » magistrati e giudici, che rappresentano il Re e la giustizia. Essi saranno » esenti dagli alloggi militari, eccettuato il caso di necessità assoluta, e » allorquando tutte le case del luogo, senza eccezione alcuna, saranno » occupate: e non potranno essere assoggettati ad un carico o servigio » personale. Loro sarà permesso di portare la spada e la canna, come » un ornamento esteriore delle loro persone; potranno collocare al dis- » sopra della porta esteriore della loro abitazione un quadro rappresen- » tante un vascello coll' iscrizione: *Console di Francia o Console di* » *Spagna*; ben inteso che questo segnale esteriore non potrà giammai » essere interpretato come un diritto di asilo, nè capace di sottrarre la » casa, o quelli che vi abitano alle ricerche della giustizia del paese, » ma unicamente come un segnale indicante ai naviganti, marinari ed » altri nazionali l'alloggio dei loro consoli. Non si potranno toccare » sotto qualsivoglia pretesto le loro carte, nè quelle della cancelleria, » a meno che il console sia negoziante, nel qual caso per gli affari che » riguardano il suo commercio si comporterà con lui di conformità a » quanto è stato determinato nei trattati relativi ai negozianti forastieri » e di passaggio. »

93. Siccome però questa limitazione per i consoli negozianti apparve disdorosa per il carattere consolare, così coll' articolo 20 del regolamento 3 marzo 1781 il commercio venne proibito ai consoli francesi, sia appunto perchè non abusino della facilità ch' essi hanno nella loro carica, sia per prevenire il disdoro che il consolato riceverebbe col fallimento d'un console negoziante, il quale sarebbe sottoposto come ogni altro negoziante alla personale procedura, e per tal modo sommamente degraderebbe quel rispetto che si deve a chi ha l'onore di rappresentare l'autorità ed i diritti della propria nazione.

94. Questo sfregio alla nazione ed al suo consolato diminuirebbe a dismisura eziandio l'autorità del console, che nel suo distretto per attributi della sua istituzione esercita una giurisdizione di giudice civile e criminale, e di prefetto di polizia sui proprj nazionali ivi abitanti o che vi sono di passaggio.

95. Vediamo infatti all'articolo 19 del trattato del 1657 come sopra seguito fra la Francia e l'Inghilterra, che i sudditi dell'una e dell'altra nazione commercianti ne' rispettivi Stati non possono, per le contestazioni che si destano fra di loro, invocare sotto qualsivoglia pretesto la giustizia del paese, appartenendo la definitiva di quelle al console della loro nazione; cosicchè se una delle parti devia dalla sua giusdicenza, l'altra può appellare alla giustizia ordinaria del paese in cui è nato.

96. Questa legge è eziandio al giorno d'oggi quella di quasi tutte le nazioni d'Europa; e però fa sempre di mestieri consultare l'uso e le leggi particolari dei Sovrani dei rispettivi paesi, quando non sianvi con loro espresse convenzioni.

97. La convenzione seguita nel 2 gennajo 1776 tra la Francia e la repubblica di Ragusa accorda al console francese, ad esclusione dei magistrati del paese, la competenza di tutte le cause civili che potessero nascere a terra tra i Francesi, salvo l'appello ai tribunali di Francia, di conformità agli ivi veglianti regolamenti.

98. La giurisdizione dei consoli si estende non solamente sopra tutti i nazionali stabiliti nel luogo e nel distretto del consolato, ma ben anche sui padroni e marinaj dei bastimenti che vi approdano. Le Galliche ordinanze del 18 febbrajo 1687, 15 aprile 1689 e 24 maggio 1728 vietano, sotto pena di contravvenzione, ai capitani e marinaj di ricorrere altrimenti che al console locale per causa delle differenze che eglino possono avere tra di loro, ed ingiungono al console di lor rendere la più pronta e più sommaria giustizia che sarà lui fattibile.

99. L'Azuni al §. XI di questo titolo assenta che i consoli esercitino la loro giurisdizione soltanto fra i proprj nazionali, *non domiciliati* però nel luogo..... e con ciò che osservino *per l'istruttoria il rito del paese*, e cita a tale proposito l'articolo 12 dell'ordinanza di Francia, pure a questo titolo. Mentre ivi nulla si trova di conforme all'opinione dell'Azuni, anzi nel commento si legge al contrario, cioè = « La

» jurisdiction des consuls s'étend non-seulement sur les nationaux *établis* » dans l'étendue du consulat, mais encore sur ceux qui abordent pour » leur commerce » = e nei seguenti articoli si prescrive *il regolamento* da seguirsi dal console nelle cause che si agitano nel consolato.

100. Nè l'esempio della repubblica di Genova che ha concesso a varj consoli esteri colà residenti la facoltà di conoscere e giudicare tutte le cause vertenti fra i loro nazionali, o quello del regno di Napoli, in cui il re Federico, indi Carlo Magno concessero eguali facoltà a tutti i consoli delle estere nazioni, ed in ispecie a quello di Ragusa, possono avvalorare la massima indistinta dell' Azuni. Imperocchè, o trattasi di nazionali già naturalizzati ed aventi la cittadinanza nel paese della residenza, ed allora non siamo più nel caso dell' ordinanza, la quale suppone che sianvi in luogo dei cittadini che hanno la cittadinanza del loro paese, da cui è inviato il console, o trattasi di nazionali di questa specie, e sono sottoposti, sebben domiciliati, alla giurisdizione del console, poichè è noto in diritto che un cittadino può avere due differenti domicilj ed essere ivi legittimamente convenuto. *L.* 27, §. 2, *ff. ad municip. Voet ff. de judiciis, n.° 92 etc.*

101. Tutti quelli che fanno parte dell' equipaggio d'un bastimento di una nazione, sono sottoposti al console di questa, quand'anche essi fossero forastieri; poichè veleggiando in una nave, in cui assunsero un impegno, si sono assoggettati al capitano ed alle leggi di quella bandiera.

102. Nel caso in cui non vi fosse in luogo alcun console, bisognerebbe indirizzare i commercianti ed i navigatori forastieri davanti i tribunali e giudici dei loro paesi per la decisione delle loro controversie. Questa massima adottata da Valin, Merlin ed altri giureconsulti è desunta dalla decisione della legge 2., *tit.* 3, *lib.* 1 *del codice de' Visigoti.*

103. Ogni specie di lite ed ogni affare di commercio e di polizia fra le accennate persone, di qualunque natura ella sia, è di competenza dei consoli, ed è un errore quello di *Decormis*, *t.* 2, *col.* 1314, di pretendere ch' essa non si estenda che alle materie sommarie che esigono celerità. Le opinioni dei giureconsulti sono per questa teoria avvalorate dalle sentenze del parlamento. Un decreto definitivo di quello di Aix emanato nel 22 aprile 1742 ha rimesso un affare di conti innanzi del

console di Spagna; ed una sentenza dell' ammiragliato di Marsiglia del 24 marzo 1750 ha rimesso un somigliante affare innanzi del console francese a Costantinopoli.

104. Ai predetti attributi giudiziarj s'accoppiano nei consoli i politici e diplomatici che loro recano distinzione d'onore. Sono essi da un canto in immediata relazione cogli ambasciatori ed inviati del loro governo, e colle corti da cui dipende il loro consolato, e dall' altro incaricati i consoli del sostegno del commercio e degli interessi della loro nazione, dispongono delle somme e dei presenti che conviene di fare ai Gran-Signori e Principali dei luoghi, segnatamente presso le corti orientali e barbare, per assicurarsi della loro protezione e prevenire le avanie ed insulti che la gente del paese far potrebbe ai proprj nazionali per il menomo oggetto, per metterli in tributo: e queste spese si fanno a carico dell' intera nazione.

Io sono costretto di citare più frequentemente le leggi, costumanze e sentenze della nazione francese, che delle altre; a motivo che questo popolo degli altri più intraprendente, fu più sollecito ad estendere come il commercio, così la marittima giurisprudenza. E nelle cose di Francia in questa materia le magistrature di Marsiglia sono ancora le più frequenti ad essere citate; poichè resosi per il primo interessante al commercio francese quel porto del Mediterraneo, ed ivi quel popolo avendo per il primo gettati i fondamenti d'un marittimo regolamento, ben meritò che come la fede delle primarie marittime magistrature, così l'archivio divenisse delle più rispettate legali collezioni.

106. La giurisdizione dei consoli è bensì limitata alle differenze che quelli della nazione hanno tra di loro, e non si estende alle contestazioni che essi possono avere cogli stranieri. Per eguale ragione i consoli forastieri, che nel luogo della loro residenza contrattano per causa di commercio coi nazionali del paese, possono essere citati nanti delle ordinarie giudicature locali, senza che possano eccepire il privilegio del consolato. Questa è una riserva che i principi non sogliono omettere nelle lettere di *exequatur*, di cui se n' è più in alto discorso.

107. Secondo le leggi di Francia e le capitolazioni de' suoi principi in caso di contestazione per affari particolari o relativi ai diritti consolari tra un console ed un negoziante tanto alle scale del Levante, che alle coste d' Africa e di Barbaria, le parti debbono rivolgersi all' ammira-

gliato di Marsiglia, il quale secondo il regolamento dell' 1 marzo 1716 giudica esclusivamente a tutti gli altri giudici sulle contravvenzioni dei consoli, ai quali è salvo l'appello al parlamento, ed ora sarebbe ai tribunali d' appello del dipartimento in cui il magistrato marittimo avesse pronunciato. Intanto poi al tempo del re dall' ammiragliato di Marsiglia ed anche dai consoli residenti nei detti luoghi si appellava al parlamento d' Aix, in quanto che questa attribuzione era di preferenza accordata al parlamento d' Aix, dacchè il commercio dei Francesi nelle scale del Levante ed alle coste d' Africa e Barbaria è cominciato e si è sempre sostenuto colla corrispondenza di Marsiglia, città florida e situata nella territoriale giurisdizione del detto parlamento d' Aix. Ma, siccome a riguardo di tutti gli altri consolati residenti in altre estere contrade non sussisteva la stessa ragione di preferenza, così le appellazioni del giudizio dei consoli si facevano nanti quel parlamento che era il meno lontano dalla residenza di ciascun consolato: e per eguaglianza di ragione secondo lo stile di que' tempi dal console si appellava all' ammiragliato più vicino, e dall' ammiragliato al competente parlamento per le differenze nate fra i consoli ed i negozianti residenti negli altri esteri porti.

108. Lo stesso ordine giudiziario si osserva in caso di delitto da canto dei consoli. Il francese regolamento dell' 1 marzo 1716, che loro vieta di dare congedi, vuole che in caso di contestazione di quelli del Levante e delle coste africane il processo loro sia fatto e perfezionato dai giudici dell' ammiragliato di Marsiglia, privativamente da ogni altro giudice, salvo come si è detto l' appello al parlamento di Aix o di *Acque Seste*, come vien chiamato dagli antichi geografi.

109. I consoli non hanno la giusdicenza sulle contravvenzioni fatte ai regolamenti del commercio. L' ordinanza di Luigi XV del 10 luglio 1719 loro soltanto ingiunge di erigere dei processi verbali, dei sequestri ed altri atti provvisionali praticati contro i Francesi che avessero caricate le mercanzie sopra bastimenti che non portano bandiera francese. Sono obbligati a spedire questi processi verbali in buona forma agli ufficiali dell' ammiragliato di Marsiglia o del più vicino, secondo è il luogo in cui risedono.

110. In materia civile le sentenze dei consoli sono esecutive e non appellabili che nel devolutivo, purchè diasi cauzione da chi se ne chiede

l' esecuzione; e siano emanate alla presenza di due deputati della nazione, od in loro difetto, di due principali negozianti del paese del console: essendo in ciò stata abrogata dalla dichiarazione reale 25 maggio 1722 l' ordinanza che vi richiedeva la presenza dei deputati e dei quattro notabili. L' intervento però di tutte queste sei persone è necessario nelle cause criminali, in cui il console è autorizzato a pronunciare inappellabilmente ove la pena non sia afflittiva. Allora i consoli dopo aver fatto il processo informativo, devono rimetterlo coll' accusato nel primo vascello nazionale che ritorni al suo paese, per essere giudicato dall' ammiragliato del primo porto in cui il vascello farà lo scarico delle sue merci, cose o persone che tiene a bordo.

111. Bisogna qui osservare che se il bastimento portante un arrestato ad un porto giungesse ad un porto, non già per fare lo scarico, ma soltanto per accidente *rilascio*, ivi non potrebbe consegnare il detenuto. Poichè *col rilascio* non è già che il bastimento termini il suo viaggio, ma sibbene discontinua e sospende il suo cammino per ritirarsi a salvamento in un porto, sia evitando la tempesta o qualunque altro sinistro, sia provvedendosi ciò che gli può occorrere di necessario per la nave o per l' equipaggio. È quindi precisamente il porto in cui si fa lo scarico che dà l' attribuzione di perfezionare tali processi ai giudici dell' ammiragliato, od al tribunal criminale cui il processo è devoluto.

112. Trattandosi qui d' un giudizio criminale, viene in questa parte escluso il privilegio dell' ammiragliato di Marsiglia, comunque l' affare provenisse dalle scale del Levante, tanto a riguardo dei Francesi domiciliati e stabiliti nei porti del consolato, quanto dei padroni e delle genti dell' equipaggio dei vascelli commercianti negli stessi porti.

113. È pure un attributo dei consoli la facoltà di far uscire ed esiliare, in seguito alle informazioni ed all' opinione dei deputati della nazione del luogo, dal loro stabilimento e domicilio i proprj concittadini che nel distretto del consolato menassero una cattiva vita od una condotta scandalosa. Soggetti a questa censura sarebbero eziandio coloro che col loro umore intollerante e fastidioso turbassero la società con frequenti dispute od alterchi, o con un tenor di vita licenzioso e libertino corrompessero gli altrui costumi o fossero soggetti di continuo scandalo.

114. In tali casi il processo informativo deve contenere la denuncia

superiore ad ogni eccezione e le prove della vita e condotta scandalosa dell' accusato nazionale, sulla quale informazione conviene che il console, assistito da due deputati, proferisca una sentenza portante la pena del bando contro il processato d' immoralità.

115. L' oggetto di questo bando non è di fargli cangiare dimora, sbarcandolo in un altro luogo, ove lo scandaloso commetterebbe gli stessi torbidi nella società, ma per trasportarlo in Francia e sottoporlo alle misure di polizia ed alle pene correzionali a termine di ragione. Egli è perciò che all' articolo 15 del titolo IX della famosa ordinanza di marina di Luigi XIV è ingiunto ad ogni capitano e padrone di bastimento l' obbligo d' imbarcare questa gente immorale, in vista degli ordini del console, sotto pena di 500 lire di multa d' applicarsi alla redenzione dei cattivi. Ma conviene rimettere al capitano, che si carica dell' arrestato, l' ordine del console ed una copia della sentenza e del processo verbale portante la consegna del bandito nelle sue mani. Il capitano deve però essere soddisfatto all' atto della partenza della spesa del trasporto di quest' uomo, ov' egli non sia nel caso di pagarla; ed una tale spesa dev' essere considerata come un avaria o tributo da sopportarsi dall' intiera nazione per l interesse ch' ella deve avere di essere liberata da questa gente pericolosa ed infesta.

116. L' anzidetta multa solita irrogarsi a favor dei cattivi è specialmente applicabile nei consolati delle scale del Levante o delle coste d' Africa e di Barbaria, per essere in quelle spiaggie più frequente e facile il pericolo agli sventurati naviganti di essere predati dai Barbari e tratti in loro schiavitù. Nelle altre regioni potrebbe la multa indistintamente essere versata nel tesoro pubblico. Ad ogni modo sembrami tanto lodevole questa filantropica conversione di tali multe, che in un ben regolato governo si dovrebbe farne sì conveniente uso, eziandio delle multe in cui i navigatori venissero ad incorrere per contravvenzioni disciplinarie commesse in qualunque parte del mondo.

117. Il buon ordine esige, che ovunque si trovi l' autorità nazionale, ella sia obbedita dai nazionali suoi e rispettata dagli esteri. Se pertanto un cittadino rifiuta di obbedire agli ordini del console del suo paese, non viene già bandito o spedito prigione ad un vascello in patria, ma viene dal console denunciato all' assemblea della nazione formata dai

principali compatriotti abitanti nel distretto del consolato, e dichiarato escluso dal corpo nazionale, cui egli intervenir poteva per gli oggetti interessanti il commercio, e cui poteva ricorrere per gli affari suoi particolari; nè vi può più rientrare in seguito senza un espresso ordine del suo principe. Questo metodo vedesi pure adottato all' art. 27 dell' ordinanza francese 24 maggio 1728.

118. Anticamente i consoli nominavano i loro cancellieri, ma meglio ponderata l' importanza di questa carica, si riservarono i principi la loro nomina, e non è che nel caso di morte o di assenza del cancelliere che il primo dei deputati in luogo ne assume le funzioni, fino a tanto che un altro non sia stato eletto dal capo della nazione. In ogni caso l' eletto è sempre uno, sia fisicamente come il principe nelle monarchie e nei governi misti, sia moralmente come nelle repubbliche e segnatamente nelle democrazie in cui il principe è il risultato unico-morale delle volontà e deliberazioni del potere esecutivo o legislativo, o di tutti e due assieme a seconda degli atti legittimi o costituzionali che vengono ad emanare dalla universalità e sovranità dei cittadini che ne compongono lo Stato. L' editto pubblicato in Francia nel luglio 1720 va conforme al suddetto regolamento.

119. Si è continuato nel console il diritto di eleggere gli altri ufficiali del consolato e di affidare a chi gli pare l' intimazione ed esecuzione de' suoi giudicati o decreti e di tutti gli atti consolari: di ricevere il giuramento di tutti i suoi ufficiali ed in ispecie del cancelliere, sia come segretario, sia come notaro, di cui in entrambe le qualità egli è il suo giudice, e di farsene rendere conto degli atti ingiusti od arbitrarj che dal cancelliere si praticassero nel disimpegno delle sue incumbenze. Poichè sebben derivi dal principe la di lui elezione, questa però s' intende fatta coll' obbligo di essere subordinato al capo d' ufficio, di adempire esattamente i suoi doveri e di rendergliene conto delle contravvenzioni. Il console potrebbe fargli in via di pena correzionale sospendere per qualche tempo il soldo, salvo al cancelliere il reclamo a superiore magistrato; ma la dimissione non potrebbe ch' essere proposta dal console al principe, cui solo è riservata la nomina e la destituzione di esso cancelliere.

120. Luigi XVI colla sua ordinanza 9 dicembre 1776 ha fatto sopprimere tutti i cancellieri delle scale del Levante, e non lasciò che quelli

di Barbaria. Uniformandosi la Francia agli usi levantini all'articolo 7 di detta ordinanza, le funzioni di cancelliere si affidarono a dei *drogmani*, che è quanto dire, agli interpreti e *trucimani* delle scale del Levante, i quali si nominavano dai consoli che di loro ne rispondevano alle supreme podestà, di conformità all'articolo 16 del tit. IX della famosa ordinanza di Luigi il Grande.

121. Questo nome di *drogmano* suole darsi a quegli interpreti, che istrutti delle lingue orientali, come l'araba, la turca, persiana, ebrea, greca, egiziana e simili, servono agli ambasciadori e consoli delle nazioni cristiane di mezzo ed organo per trattare gli affari che debbono disimpegnare alla Porta ottomana e nelle scale del Levante.

122. Un tal nome di *dragomano* o *drogmano* deriva la sua etimologia dalla parola arabica *targeman* o *targiman*, dal verbo *TARAGEM* che significa egli *ha interpretato*, e da *man* che può significare *uomo*. Da *targeman*, cioè colui che interpreta, gli Italiani hanno fatto *dragomano*, e con più affine relazione all'etimologia arabica *trucimano*. D'onde nacquero in inglese e francese le voci di *trucheman*, *drogman*, *dragoman*. L'ufficio di questi interpreti è quindi di facilitare il commercio fra gli Orientali e gli Occidentali. Nei tempi di guerra, non meno che in quelli di pace, sommo è l'utile che dall'esercizio loro fedele ed istrutto ne deriva alle spedizioni belliche e commerciali delle nazioni europee. I principi vigilanti hanno cura di farvi allevare i proprj cittadini, per non aver bisogno di ricorrere agli stranieri, la di cui fede non è mai pura al par di quella dei nazionali.

123. L'intramessa di questi drogmani od interpreti essendo assolutamente necessaria nel commercio levantino, la di cui prosperazione dipende in parte dalla fedeltà e bravura loro, eccitò la vigilanza di Luigi XIV, il quale nel novembre 1669 provvedette con un regolamento alla loro istituzione. Ivi ordinò che i drogmani ed interpreti delle scale del Levante, residenti a Costantinopoli, Smirne ed altrove, non potessero immischiarsi nelle funzioni di quest'impiego, senza aver giustificato d'essere nazionali, e nominati da un'assemblea di mercanti tenuta in presenza dei consoli, e di avere nelle loro mani prestato il giuramento, di cui ne fosse ai medesimi spedito l'estratto nella cancelleria delle Scale.

124. Di più ordinò, che per sempre meglio assicurarsi della fedeltà e

buona condotta dei detti interpreti, di tre in tre anni fossero spediti nelle scale di Costantinopoli e di Smirne sei giovinetti dell'età di 8 a 10 anni, che vi volessero andare volontariamente, per essere ricevuti nei conventi dei Padri Cappuccini di quel luogo, ed ivi essere allevati ed istruiti nella Religion Cattolica Apostolica Romana e nelle cognizioni delle lingue, a fine di formarne dei bravi drogmani ed eccellenti interpreti.

125. Anco i Minori Osservanti sostengono le predicazioni nell'Egitto e nella Palestina, e colà vi spediscono dei giovani religiosi per conservare il cattolico culto ed istruirsi nelle lingue orientali. I bravi due religiosi FF. Francesco da Ormea ed Eugenio da Ghiffa si prestarono con fedeltà e coraggio alle funzioni d' interpreti all' armata francese, quando sotto i vessilli dell' immortal Bonaparte fece alle foci del Nilo l'anno 1798 la tanto rinomata militare spedizione dell' Egitto. Memore l'Eroe degli importanti servigi a lui resi dai predetti religiosi, specialmente come drogmani, accordò al primo la primazia sul culto cattolico francese di quelle contrade, ed impetrò dal Pontefice Pio VII per il secondo il Cappello vescovile di Sergiopoli, situato nelle terre degli infedeli della Palestina.

126. Questi drogmani stabiliti presso dei consoli percepiscono tutti gli emolumenti delle cancellerie, in cui essi fanno le funzioni di cancelliere quando non eccedono le lir. 1000. Se percepiscono maggiori somme, devono dividere il soprappiù cogli altri drogmani delle Scale: ma è loro vietato sotto qualunque pretesto di dispensarsi dal servizio ordinario di drogmano.

127. Egualmente di spettanza dei consoli è ordinariamente la facoltà di regolare le tasse e gli emolumenti degi atti e delle spedizioni della cancelleria. Ma tali tariffe non possono essere fatte che col voto di quattro o due deputati, e di quattro dei più antichi e principali negozianti del corpo della nazione ivi stabiliti o dimoranti, e debbono restare esposte al pubblico ed affisse nel luogo il più apparente della cancelleria, e per copia spedite dai rispettivi consolati al rispettivo ammiragliato ed al segretario di Stato del dipartimento della marina, od al ministro di tale dipartimento incaricato.

128. Ogni console può a seconda delle circostanze rinnovare le tariffe consolari, ma vi dee concorrere il parere dei due deputati e dei

quattro negozianti sovramenzionati. Ogni cancelliere però essendo ordinariamente anche ricevitore delle tasse, dee ad ogni tassa che riceve sottoporre la sua ricevuta ed astenersi dall' esigerne più gravi di quelle portate dalla legge o dal regolamento. Anzi, se il cancelliere è tassatore, dovrà astenersi da ogni arbitrio aggravante le tasse, e guardarsi eziandio dal porsi nell' impegno di farle ingrandire per rendersi benemerito del proprio o consolare erario. Essendo la tassa un aggravio per i cittadini, dev' essere regolata restrittivamente e col minor carico pubblico possibile: nè potrà riputarsi, che a zelo indiscreto o filantropofago quello di certi tassatori, che si gonfiano di pompa quando giungere possono a proporre e far sanzionare dal governo un regolamento di tasse esorbitante ed inesorabile ad ogni genere di persone.

129. Venendo a morte alcuno dei nazionali, il console è tenuto di fare l'inventario di tutti i beni ed effetti di quelli che muojono senza eredi sul luogo; e trovandosi qualche erede legittimo, il console, od in sua vece il primo dei deputati che si trovi in esercizio, è dispensato di fare il suddetto inventario; a meno che non siasi fatta istanza da parte dei creditori di sequestrare od assicurare i mobili ed effetti del defunto.

130. Il console deve eziandio provvedere al salvamento degli effetti naufragati, ed in sua assenza il primo deputato fa inventariare gli effetti salvati da un naufragio, e ciò secondo i regolamenti analoghi al naufragio, di cui se ne parlerà in appresso.

131. Ogni inventario, per essere regolare, vuol essere ordinato dal console, ma fatto e sottoscritto dal cancelliere, che si caricherà della custodia degli effetti inventariati alla presenza di due notabili mercanti, che vi apporranno la loro firma. Nè potranno essere illetterati, ad onta che fossero ricchissimi per facoltà e riputati per ingegno e probità; a meno che per un caso meramente straordinario altri sul luogo non si trovassero di migliore capacità.

132. Se il defunto avanti la sua morte avesse costituito un procuratore per raccogliere i suoi effetti, od avesse nell' atto di sua ultima volontà nominato un esecutore, non si farebbe più luogo ad un inventario da parte del console o suo deputato senza intervento d'uno di essi. Se fosse già fatto, pria che alcuno si presentasse con legittima veste,

gli effetti saranno a lui rimessi contro pagamento delle spese e tasse occorse per l'assicurazione dei medesimi.

133. Basterà che l'esecutore faccia procedere all'inventario col mezzo del cancelliere in qualità di notajo. Se intanto non si presentasse che un legatario, sarebbe necessario che l'inventario fosse fatto coll'opera del console per conservare illesi i diritti dell'erede, che un giorno potrebbe attaccare il testamento e contestare il legato.

134. Il console deve eziandio spedire indilatamente una copia dell'inventario dei beni delle persone morte, non che degli effetti salvati dal naufragio, a quei deputati del commercio od uffizj dell'ammiragliato che il governo avesse a tal uopo destinato, per avvertirne, col mezzo di requisitoriali ai giudici od ufficiali competenti, le parti interessate nelle cose o nei diritti come sopra inventariati.

135. Quanto agli effetti salvati dal naufragio, debbono questi essere rilasciati a chi si presenterà con documenti giustificanti i suoi diritti sopra tali effetti e specificanti la identità dei raccolti con quegli addomandati.

136. Che se nessuno degli interessati o dei legittimi rappresentanti si presenterà entro due anni dalla pubblicazione dell'editto diffidatorio per dichiararsi erede della lasciata successione, e dentro un anno per gli effetti naufragati, s'intenderanno i pretendenti decaduti dal rispettivamente prescritto e perento loro diritto.

137. Tutti gli atti spediti dai paesi stranieri ove risiedono i consoli, per essere autentici e degni di pubblica fede, dovranno essere legalizzati di mano del console o vice-console, ed in difetto dell'uno e dell'altro lo saranno dal primo deputato, oltre la firma del cancelliere o di chi ne facesse le di lui veci.

138. Per legalizzazione s'intende la firma del console e del calcelliere, non che la posizione del sigillo, solito ad usarsi in quel luogo dall'ufficio del console.

139. Nei paesi forastieri, ne' quali non vi sarà la residenza del consolato, gli atti dovranno essere lagalizzati dall'ambasciatore, dal ministro, residente, inviato od altro commissario od agente del proprio paese, ed in mancanza di ciascun di essi suppliranno due notabili negozianti nazionali.

140. I testamenti ricevuti, come notajo, dal cancelliere del consolato

entro il territorio della giurisdizione del console sono riputati solenni, se vi concorre la presenza e firma di esso console, e di due testimonj spccialmente chiamati. I testamenti marittimi godono gli stessi privilegi dei militari. I gravi pericoli di mare, cui vanno esposti i navigatori, ben meritarono che i legislatori filosofi ravvisassero nelle loro spedizioni l'eguale coraggio e l'eguale cimento dei combattenti sui campi di battaglia. Non v'è dubbio, dice Ulpiano alla legge unica, *ff. de bonor. possess. ex test. militis*, che adempite esser debbono le ultime volontà di coloro che in qualunque modo le manifestino e muojano in siffatte perigliose spedizioni, od anche siano nel loro procinto lorchè cedono ai fati. E se anche un soldato, un navigatore destinato ad un altro corpo o bastimento muore pria di giungervi od esservi iscritto, gode non pertanto del privilegio della militare testamentazione, *tamen poterit jure militari testari: est enim miles quamvis in numeris non sit.*

141. La forma di questi testamenti si riduce ad una dichiarazione scritta e sottoscritta dal testatore e da due testimonj. Lo scrittore della nave li riceve e supplisce alla firma del testatore ov' egli sia illitterato, esprimendo questa circostanza, oltre quella del capitano o piloto.

142. Chiunque si trovi nella nave o venga nel caso di far testamento, può farlo nel suddetto modo, godendo di questo privilegio tanto il capitano e i marinari, quanto i passaggeri che si trovano a bordo.

143. Che se il testatore non muore sul viaggio, ma si rende defunto in seguito nel proprio paese dopo essere approdato e riavuto dal pericolo e dal male che gli potè ispirare il bisogno di testare, egli morrebbe intestato se un altro non ne facesse colle forme degli ordinarj atti d'ultima volontà, entro tre mesi del dì che approdò

144. Questa giurisprudenza vuol essere ricevuta con distinzione, mentre se trattasi del capitano, o maestro di nave o della gente marinara dell' equipaggio, non veggo perchè il loro testamento debba essere meno favorito di quello degli altri militari, quando la legge non distingue il favore dei testamenti militari da quello dei marittimi, nè separa a questo effetto di ragione le truppe dalle flotte, od i soldati dai marinari. *Item navarchos et trierarchos classium jure militari posse testari, nulla dubitatio est. In classibus omnes remiges et nautæ milites sunt.* Laonde nel caso di questa gente il testamento marittimo vale ben anche se il testa-

tore muore tranquillo in seno alla sua patria o famiglia, purchè muoja ufficiale od uomo di marina. Se poi trattasi dei passaggeri, certo è che se non muojono nel pericolo o nel viaggio, il loro testamento non vale più nel modo privilegiato. Poichè un' ampliazione del favore fu già quello di comprenderli nella gente marittima, ma usciti dalla nave e dal viaggio cessa affatto in loro la causa per cui interinalmente e per ragion delle circostanze furono ritenuti appartenere al corpo dell' equipaggio, e come tali meritevoli degli stessi riguardi.

145. Parlandosi quindi dei passaggeri, il testamento marittimo sarebbe operativo soltanto sugli effetti trovatisi presso il testatore nella nave in cui perì.

146. Così pure le polizze di assicuranza, le obbligazioni di grossa avventura od a ritorno di viaggio, e tutti gli altri contratti marittimi devono essere fatti nella cancelleria del consolato, ed alla presenza e colla firma di due testimonj, sotto pena di nullità dell' atto. Gli atti per tal modo ricevuti dal cancelliere portano ipoteca ed immediata esecuzione sopra la persona e sui beni, in qualunque luogo situati, di quelli che si sono obbligati.

147. Il console od i due deputati devono altresì marcare della loro firma e cifra tutte le pagine o tutti i luoghi importanti del registro del cancelliere, e questi deve sul protocollo dell' ufficio scrivere tutte le deliberazioni e tutti gli atti del consolato, come i testamenti, gli inventarj e generalmente tutti i contratti e processi ch' egli fa o riceve in qualità di cancelliere, sia dai capitani, marinari o passaggeri, sia dai medesimi deputati o da altre civili autorità.

148. Questa misura tende ad evitare il pericolo d' ogni collusione o segreta intelligenza fra il console ed il suo cancelliere, ed a garantire la sicurezza pubblica nel caso di ricorrere al registro per avere la copia d' un atto smarrito, o per confrontare una che si ritenesse infedele a fronte dell' originale.

149. Se il console è incaricato della regìa ed amministrazione dei diritti degli invalidi o di qualche altro pubblico stabilimento, deve tenerne un separato formale registro, portante la firma e la cifra del concelliere alla foggia dei già detti protocolli.

150. I capitani o padroni che approdano ad un porto, in cui risieda

un loro console, sono obbligati al loro arrivo di presentare il congedo che ognuno di quelli è obbligato prendere alla sua partenza, il rapporto dei viaggi, e pigliare dal console, quando partono, un certificato del tempo del loro arrivo e della loro partenza, e dello stato e qualità del loro carico.

151. Nei paesi in cui non trovasi nè console nè vice-console della sua nazione, il capitano che si trova nel caso di fare il suo rapporto deve farlo nanti del magistrato del paese in cui approda, cosicchè per nessun titolo o pretesto si può ometterc di fare il *rapporto* per le ragioni che si riferiscono sotto il titolo del consolato. *Comm. sur l'ordon. de la marine, tit.* 1, *p.* 176.

152. Per quanta autorità abbiano i principi accordata ai consoli, hanno loro fatta espressa proibizione di accordare alcun congedo o passaporto sotto qualsivoglia pretesto, sotto pena di essere destituiti ed anche puniti con più severe misure. Il diritto di accordare questi permessi, massime senza il certificato di cui sopra, da presentarsi dal capitano che vuol partire, è riservato al principe od all' ammiraglio, ed al ministro incaricato del dipartimento della marina. Un tale divieto si estende anche agli ufficiali dell' ammiragliato ed ai commessi preposti alla distribuzione stessa dei congedi e passaporti, i quali perciò non possono rilasciarne ai capitani e padroni nazionali, che per i vascelli che sortono dai porti del proprio Stato, sotto pena dell' interdizione, ed anche più grave, s'essi eccedono o vi ricadono; dovendosi ad ogni caso ottenere l' assenso dell' ammiraglio o del ministro. Anzi i principi sogliono inculcare ai loro ambasciadori e consoli di far togliere le loro bandiere a quc' vascelli forastieri che senza permesso osassero usurparla, e far mettere in arresto quei capitani o padroni nazionali che vi avessero prestato il loro nome per evadere i marittimi regolamenti, sottoponendoli a quella rigorosa procedura che dalle leggi è ordinata. Obbligo del console è ben anche quello di verificare ed attestare a chi di ragione, che le mercanzie delle colonie o provenienti da altri nazionali stabilimenti, le quali dopo essere immagazzinate nei porti dello Stato, o riposti negli emporj delle finanze, sono state caricate e dirette all'estero, siano state effettivamente scaricate nel luogo del loro destino.

153. Mancando il console di far questo attestato, dev' essere rilasciato

dal giudice del luogo o da altre persone costituite in pubblico ufficio, sotto pena di espiarne il fallo, o di quella ch' esser può di ragione.

154. A traverso però di queste limitazioni è indubitabile che i consoli trovansi non solo alla testa della giurisdizione stabilita nel luogo della loro residenza per i nazionali, ma presiedono ancora a tutta l' amministrazione economica e politica della loro nazione; e sopra di essi e della loro condotta riposa, per dir così, l' ordine pubblico.

155. Dalle grandi nazioni, e fra le altre della Francia colla sua ordinanza 27 settembre 1776 si è confidata ai consoli una parte d' amministrazione, di cui sono incaricati gli intendenti ed agenti delle colonie, lorquando qualche flotta o vascello s' accosta per *rilascio* ai porti della loro residenza.

156. In tempo di guerra, ed ove sianvi delle truppe a lui vicine, il console unitamente all' ufficiale incaricato del dettaglio generale provvede all' approvvisionamento dell' armata, di conformità agli stati di forza veduti dall' ufficial generale.

157. Gli appalti di forniture militari devono quindi seguire sotto gli occhi del console ed esser fatti in doppio, e veduti dal generale cui se ne rimette una copia. Tutti gli approvvisionamenti devono essere posti a disposizione dell' ufficiale incaricato del dettaglio dell' armata.

158. Nascendo il bisogno di far uso di lettere di cambio per il pagamento degli approvvisionamenti, rimpiazzi o trasporti necessarj all' armata, devono essere tratte dal console del porto ove l' armata trovasi ancorata *in rilascio*, sia sopra il cassiere del munizioniere generale dei viveri, sia sopra il tesoriere generale della marina, secondo la natura degli approvvisionamenti. Queste lettere di cambio devono essere vedute dall' ufficiale generale, cui incumbe di darne notizia al ministro od al segretario di Stato incaricato del dipartimento della marina.

159. È pure un attributo dei consoli il regolamento delle avanie fatte sopra tutte le nazioni: ma quando queste avanie non riguardano che alcuni particolari, gli ambasciadori ed i consoli non intromettono che i loro buoni uffizj. Per sovvenire al pagamento delle avanie i consoli, coll' autorità del principe e col voto della nazione, impongono un diritto del tanto per cento sopra i vascelli che si accostano al luogo della loro residenza.

160. Gli emolumenti che si accordano ai consoli variano secondo i principi che gli spediscono, i luoghi ed alle volte i porti presso cui risiedono.

161. Alcune rispettabili nazioni accordano il mezzo per cento delle mercanzie appartenenti ai loro nazionali, che entrano o sortono dal porto ove i consoli sono stabiliti. E siccome questi diritti erano di soverchio gravosi ai negozianti, per cui i consoli avevano sovente bisogno di essere dai loro principi autorizzati a percepirli con delle commissioni che di quando in quando si procuravano: così queste esorbitanti tasse vennero ne' moderni tempi sensibilmente temperate a sollievo de' negozianti e prosperamento del commercio.

162. Diffatti nei porti di Spagna vi sono differenti tariffe per le tasse dei consoli ivi residenti. Prima della rivoluzione i consoli francesi nei porti delle provincie della Biscaglia e Gallizia esigevano 24 reali per ogni nave o barca: nei porti di Huelo, Siviglia, San-Lucar di Barameda, Santa Maria e Cadice 70 reali, e 36 nei porti situati nello stretto di Gibilterra e nella Catalogna. Le quali tasse si percepivano dai consoli in occasione soltanto del carico e scarico dei bastimenti, a termini del regolamento del 20 gennaro 1660.

163. La quantità di queste tasse deve essere misurata in ragione della facilità e quantità del commercio, e determinata dal corpo della nazione stabilito nel luogo in cui risiede il console: ogni progetto però dev' essere pria dell' esecuzione sottoposto alla cognizione del governo.

164. Luigi XIV col suo decreto 31 luglio 1691 soppresse tutte queste tasse, non permettendo ai consoli che di farle pagare ai forastieri che facessero il lor commercio nel Levante sotto bandiera e protezione francese.

165. Nel caso che un bastimento avesse caricato in diverse scale nel medesimo viaggio, pagherà sul piede di quella scala da lui toccata, di cui la tassa sarà maggiore.

166. Cogli eguali principj dev' esser misurato l' altro emolumento spettante ai consoli, che consiste nel diritto di *ancoraggio* esigibile dai mercanti, capitani, padroni e maestri di nave e bastimenti, portante la bandiera nazionale. Questa imposta ordinariamente è in ragione di 12 piastre e mezza, due delle quali spettano al vice-console per ogni nave, bastimento, vascello, fregata od altra che carica o scarica mercanzie nel

porto: ed è di 5 piastre ed un quarto, compresane una per il vice-console, per ogni tartana od altra piccola nave sfornita di ponte. Ma questo diritto cessa se la nave ancorata non carica o scarica le mercanzie.

167. Le merci fine ed imballate venendo sopra bastimenti di bandiera francese alla direzione di Francesi stabiliti in Cadice, e che si scaricavano in quel porto, pagavano oltre le dette tasse un reale per ogni libbre 2000 di peso. Metà di questo tributo si percepiva dal console, e l'altra metà era il *mezzo reale* detto *de' poveri*, e si lasciava al corpo della nazione per sollievo dei poveri ivi abitanti.

168. Le mercanzie di grosso volume per ogni peso di libbre 2000 pagavano due reali, di cui i due terzi spettavano al console ed un terzo al corpo della nazione.

169. Se le merci erano fine e non imballate, venendo sopra bastimenti di bandiera francese all' indirizzo de' forastieri e scaricati nel porto, non pagavano che due reali per ducato dell' importo del nolo de' bastimenti, e quattro reali per ogni tonellata, che è appunto il peso di libbre 2000, dei quali proventi sempre ne appartenevano due terzi al console e l' altro terzo al corpo della nazione.

170. Gli zuccaro e caccao delle isole francesi d' America portati dai bastimenti aventi le detta bandiera, venendo direttamente a Cadice per esservi scaricati, si tassavano ad un quarto di reale per ducato sul montare del nolo dovuto per tali generi.

171. Che se le mercanzie, dopo aver pagati in Cadice i diritti al console ed alla nazione, non sono ivi scaricate, ma trasportate sui medesimi bastimenti nei porti di Santa Maria, di San Lucaro o di Siviglia, esse non sono più soggette che ai così detti *della cappella* o *dei poveri*, ed a quelli dell' *ancoraggio* verso i vice-consoli di detti porti cui sono destinati.

172. I capitani e padroni dei vascelli e bastimenti non possono sottoscrivere alcuna dichiarazione contenente la lista delle mercanzie che vi si trovano, delle persone cui appartengono e dei luoghi ove sono destinate, che sotto l' espressa condizione di soddisfare a bordo le tasse consolari e nazionali; e tanto i capitani, quanto quelli che hanno caricate le merci sono obbligati per tale pagamento di dare il loro proprio e privato nome, senza che vi si possano sottrarre per alcun pretesto.

Tale è la disposizione delle ordinanze francesi 24 maggio e 2 ottobre 1728.

173. Quest' ultima legge aggiunge che alla partenza dei bastimenti dei porti nazionali e stranieri, ov' essi caricassero per Cadice, non possa a quelli essere spedito il congedo, che rappresentandosi la detta dichiarazione ossia il *conoscimento* sottoscritto nella suddetta forma.

174. Ma vedendo che queste discipline non bastavano ad assicurare lo scopo della legge, un' altra ne uscì sotto Luigi XV nel 21 luglio 1731, in virtù della quale ogni maestro, capitano o padrone di nave o bastimento che caricasse in qualsivoglia porto mercanzie per conto e consegna di negozianti nazionali o stranieri, fosse tenuto in persona propria pagare al console del luogo dello scarico i diritti consolari e nazionali fissati dai regolamenti, dalle tariffe e dall' uso, sotto l' immediata pena di lir. 1000 da pagarsi alla cassa della nazione.

175. All' effetto di giustificare il pagamento delle accennate tasse, sono tenuti i capitani e padroni al lor ritorno in patria di ritirarne una ricevuta sottoscritta dal console. Devono essi rispondere in persona propria del soddisfacimento delle tasse che non si fosse adempito, salvo ai medesimi il loro regresso contro i proprietarj delle navi, gli armatori dei bastimenti ed i caricatori delle mercanzie, coi quali essi possono prendere avanti le precauzioni necessarie per garantirsi del rimborso di questi diritti consolari e nazionali. Se le case di questa gente non fosser notoriamente risponsabili d' ogni occorrente somma, non basterebbe una scrittura che gli autorizzasse a far sulle medesime delle tratte per essere rimborsati: ma eglino potrebbero eziandio chiedere una solida sicurtà per quel rimborso ch' essere potrebbe di ragione, od anche chiedere un deposito anticipato di quelle spese, cui verosimilmente potrebbero ascendere le occorrenti tasse dovute ai rispettivi consoli e corpi della nazione, residenti ne' differenti esteri luoghi cui devono pervenire le caricate merci.

176. Questi diritti dei consoli furono più o meno grandi ne' diversi tempi e luoghi della loro residenza; verso però la fine dell' ora uscito secolo erano ridotti ad un quarto per cento in luogo del due che si pagava da pria, e di cui se n' è più sopra ragionato. Un decreto del consiglio di Stato del 22 maggio 1671 avea già in Francia così ridotti gli emolumenti al console di Lisbona.

177. Un altro decreto di esso consiglio del 25 settembre 1771 incaricò la camera di commercio di Marsiglia dell' esazione dei diritti del consolato sulle mercanzie provenienti dal Levante, e del pagamento dei salarj dei consoli e delle spese straordinarie dei consolati di Smirne, Tripoli, del Cajro, d'Aleppo, di Seyda, della Morea e Crimea, dei Dardanelli e di Andrianopoli.

178. E siccome la detta camera nulla pagava ai consoli di Negroponte, la Cavalla, Rodi, Metelino, Chio, Miletto, Tino e Meconi, così il re coll' ordinanza 27 maggio 1733 attribuì ai consoli il diritto delle tasse, che per identità di ragione venne in luogo di salario attribuito agli altri consoli d' Italia, Spagna e del Portogallo.

179. Vi fu bensì un altro decreto del consiglio del 9 dicembre 1776 che tassò le imposte sul commercio di Levante e Barbaria al 5 per 100, sotto la denominazione di tributi del consolato, ma il loro prodotto si versava nella cassa della camera di commercio di Marsiglia per erogarli nel soldo dei consoli ed altri ufficiali del re nelle Scale e per sostenere tutte le spese della loro amministrazione; e con tale esazione si erano levate e tolte tutte le altre già proibite col decreto 24 marzo 1771.

180. Ora che il commercio di Marsiglia è sommamente decaduto dall' antico suo splendore, ad onta delle provvide leggi fatte dal governo consolare di Francia per ristabilirvelo, i consoli residenti alle Scale non debbono esigere che quanto viene ad essi prescritto dall' attuale loro governo.

181. Gli emolumenti da pagarsi ai consoli e vice-consoli devono essere regolati in proporzione del loro grado, del loro travaglio e delle spese, alle quali sono esposti nei differenti luoghi della residenza. I consoli generali devono essere meglio salariati dei semplici consoli, e questi meglio dei vice-consoli.

182. Sarà cura dei governi lo scegliere uomini insigni per probità e lumi a disimpegnare le funzioni di console. Ed ove il bene del commercio e la maggiore vigilanza sul prosperamento di esso consigliassero a lasciare i consoli nell' inveterato costume di esigere i loro emolumenti sui bastimenti e sulle merci che approdano ai luoghi di loro residenza, non si dovrebbe almeno trascurare di far sì, che saggi regolamenti impedissero la vessazione dei commercianti ed i loro sutterfugi.

183. Sarebbe peraltro alla nazione più utile ed al governo più dignitoso che fisso e salariato fosse il salario dei consoli e loro ufficiali, e che i tributi da pagarsi dai navigatori negozianti sulle loro navi e merci si versassero direttamente nella cassa del corpo della nazione, in modo che alcun profitto non avesse attaccato il console alla loro percezione, fuor di quello di aver adempito le leggi del suo paese.

184. Non sarebbe allora odioso ai commercianti il rigore dei consoli nell' esazione dei tributi, e non sarebbero questi che un sensibile omaggio dei singoli cittadini alla legge dello Stato che compongono.

185. Vide Giuseppe II d' Austria la giustizia di questo principio, ed abolite tutte le sportule e tasse che si esigevano dagli ufficiali pubblici per loro emolumento, a questi determinò un certo salario sopra la cassa dello Stato, a di cui carico esser deve la pubblica amministrazione, e concentrando in quella l' esazione delle tasse sollevò il povero, il misarabile, del pericolo di essere angariato dalla inesorabile avidità di alcuni ufficiali che, sordi ad ogni clamore, non porgono ascolto che ai suggerimenti di privato guadagno.

186. L' abito distintivo dei consoli, al par di qualunque altro pubblico impiegato con nazionale rappresentanza, dev' essere a carico della nazione, ma egli non può lasciare di vestirlo almeno nell' attività delle sue funzioni, nelle comparse della sua carica, nelle assemblee nazionali e nelle visite volute dal diplomatico cerimoniale.

187. I legami che ci stringono al governo di Francia rendono indispensabile di sapere quale sia l' ordinaria residenza dei consoli francesi ne' territorj esteri; ed ove quella nazione non tiene i suoi, ivi non se ne destinano per i porti del di lei Impero.

188. I consoli furono conservati dalla Francia anche dopo la rivoluzione, siccome vedesi nel decreto 21 luglio 1791 dell' assemblea nazionale relativo al commercio delle scale di Levante e Barbaria. Nei luoghi in cui la Francia non era in guerra continuò ad avere dei consoli anche sotto il direttorio esecutivo; e non fu che verso la fine di quella dinastia e sotto il consolare governo che invece di consoli veggonsi impiegati degli agenti e commissarj commerciali in que' pochi territorj in cui la Francia avea delle relazioni commerciali.

189. Al tempo del parlamento e del ministero del signor Gravier de

Vergennes in virtù dell'ordinanza 9 dicembre 1776 si distinguevano le scale del Levante e della Barbaria, dai porti delle altre potenze; e le scale erano divise in consolati generali e particolari, ed in vice-consolati. I generali erano quattro, cioè uno a Smirne, che riuniva al suo dipartimento le isole dell'Arcipelago, uno in Morea, uno nella Soria e nella Palestina, ed uno nell'Egitto.

190. I particolari erano egualmente quattro, cioè uno a Salonica, l'altro a Cannèa, un terzo a Cipro e l'ultimo in Aleppo. Fuvvi un tempo un console a Satalia, ma questa scala essendosi riconosciuta non abbastanza importante per tenervi un console, fu quel consolato riunito a quello di Aleppo con un decreto del consiglio 31 luglio 1691.

191. In tale congiuntura un console fu stabilito a Gerusalemme, non tanto per proteggere il commercio della nazione, che è molto limitato in quella regione, quanto per proteggere i Francesi, gli Europei e tutti i cattolici che vi hanno dimora, lo che fu non a guari rinnovato dall'Imperatore Napoleone mentr'era ancora primo console della repubblica francese.

192. I vice-consoli risiedono ora presso gli uni, ora presso gli altri consoli, a misura del rispettivo bisogno da riconoscersi dal governo.

193. Al console di Bagdad fu sempre conservato il titolo di console generale al pari degli altri che si trovavano nelle coste di Barbaria, in ciascuno degli Stati del Marocco, d'Algeri, Tunisi e Tripoli. Presso di questi vi risedeva un vice-console, ed andava col turno dei vice-consoli del Levante per ciò che riguardava il suo avanzamento. Nelle scale del Levante e coste di Barbaria ne risedevano a Smirne, Scyde, Cipro, Salè, Atene, Napoli di Romania, Isola di Negroponte, Morea, Durazzo in Albania, al Cairo, Salonica, Gerusalemme, Ispahan e nella restante Persia; Zia nell'Arcipelago, Saillade in Albania, Aleppo, Nassi, Paros ed altre isole dell'Arcipelago, alle isole di Tine e Micone e Locavala. Il consolato di Satalia fu unito ad Aleppo quando fu eretto quello di Gerusalemme con decreto di Luigi XIV 31 luglio 1691.

194. La Porta Ottomana ed i Barbareschi, comunque ne ricevano nei loro porti, non tengono nè consoli, nè residenti nè in Francia, nè nel resto dell'Europa.

195. La Francia teneva pure dei consoli nelle Spagne a Cadice, ove

risedeva anche un vice-console a Malaga, Gione e nei porti dell'Asturia, alla Corogna e nei porti di Gallizia, Orano, Cartagena, Gisone, Barcellona, Majorica, Siviglia e Teneriffe, e nei porti delle isole Canarie, San Lucar, Tarragona e Valenza, ove non vi erano che dei vice-consoli, Bilbao, dove non eravi che un deputato della nazione, e Madrid, in cui solo risedeva un agente per il commercio e per la marina. Ve n'erano anche nell'Isola Minorica ceduta agli Inglesi col trattato d'Utrecht, ed in Gibilterra ora occupata dai medesimi Inglesi.

196. Nel Portogallo a Lisbona, Porto, isola di Madera, isola di Terzera, isola di S. Michele, isola di Fayol.

197. Nell'Italia a Nizza e nei porti della Contea, Genova, Livorno, Lucca, Cagliari, e nei porti della Sardegna, Roma, Ancona, Civitavecchia, Sinigalia, Napoli, e nei porti del regno, Venezia, Ragusa, Rovigno, isole di Corfù, di Santa Maria, di Cerigo, di Zanto e Malta.

198. Vi erano pure dei vice-consoli francesi a Savona, Porto-Maurizio, Porto-Ferrajo, Porto-Farco, Pesaro, Messina, Palermo, Porto-d'Antrò e Nettuno.

199. Negli Stati del Papa eravi un agente particolare per il commercio di Francia.

200. Si mantenevano egualmente dei consoli negli Stati della casa d'Austria a Trieste ed in Ostenda.

201. Nel Nord a Danzica, Stokolm, Bergen in Norvegia, Drontheim, Elseneur, e nei porti di Danimarca, S. Pietroburgo, e nei porti della Russia; ed in que' consolati eravi ordinariamente aggiunto un vice-console. A Cristianstad non vi era che un vice-console.

202. Ad Amburgo non vi era che un commissario di marina.

203. Nell'Inghilterra e nell'Olanda la Francia non vi manteneva alcun console, in forza delle reciproche stipulazioni seguite coi trattati di Riswik e d'Utrecht, ed invece dei consoli che esistevano un giorno presso le nominate due nazioni, non vi restò più che un commissario ad Amsterdam, ed a Roterdam un agente di marina.

204. Nella China sotto Luigi XVI si mandò a risedere un console.

205. Gli altri principi europei tenevano nei porti di Francia i loro consoli o vice-consoli con un eguale diritto di reciprocanza.

206. Sóleva quindi la Spagna spedire dei consoli a Roano, Antibo,

Bastia, Bajona, Dunkerque, Porto-Luigi, l'Oriente ed Henneben, Bordeaux, Marsiglia, l'Haure, Cette, Agde, S.-Jean-de-Lux, Nantes, la Rochelle, Morlaix, S. Malo, Honfleur, Caen, Roano, Porto-Vendre e Collioure.

207. La Svezia sotto al gran Gustavo ed ai di lui successori teneva dei consoli nelle città di Dunkerque, Roano, Honfleur, Monpellier e Cette, a Nantes, Bordeaux, Bayonne, Marsiglia, all'Haure, all'isola del Re ed al Croissie.

208. I consoli del re di Prussia non erano che nelle città di Nantes, Roano e Bordeaux.

209. In queste due ultime città risedevano pure i consoli di Danimarca, così come in quelle della Rochelle, di Bayonne, Dunkerque, S. Malo e Brest; ove non eravi che un vice-console al par di Nantes.

210. Il re delle due Sicilie aveva i suoi consoli a Bastia in Corsica ed a Marsiglia, ove il consolato era assistito eziandio dai vice-consoli, e questi soli risedevano a Cette ed a Agde.

211. La casa d'Austria quand'uno de' suoi rami occupava il dominio del gran-ducato di Toscana teneva dei consoli a Dunkerque, Bordeaux ed altri insieme col duca a Marsiglia e Tolone; ne' quali due porti sedevano pure i consoli del Papa, ma questi a Cette ed Agde non avea che dei vice-consoli.

212. Dal Re Sardo un console si teneva in Marsiglia; ed uno per la Russia risedeva in Bordeaux.

213. La Polonia prima di soffrire il fatale di lei smembramento e preda divenire dell'altrui voracità, perdendo il buono, trovar volendo il meglio, teneva ella pure i suoi consoli a Nantes, Bayonne e Bordeaux. Vittima d'eguale destino Venezia un tempo avea il suo console in Marsiglia. In questo porto però ed in quello di Tolone i Maltesi non avevano che un agente di marina e di commercio.

214. I consoli della repubblica di Genova risedevano a Marsiglia, Collioure, Bordeaux, Antibo, Cannes e Golfo-Jouan.

215. Tutti questi consoli esteri godevano in Francia dei medesimi diritti, prerogative e privilegi che dai loro rispettivi principi si accordavano ne' proprj Stati ai consoli francesi. Dimoravano essi nei luoghi della loro residenza fino che tra le rispettive nazioni durava la pace: quando

la guerra era dichiarata e rotto il commercio, erano obbligati di ritirarsi. D'onde venne che alla guerra della repubblica francese quasi nessun console francese risedeva ne' paesi esteri, nè gli altri risedevano ne' di lei Stati.

216. Siffatti consoli nel regno di Francia non bisogna confonderli con que' *consoli* delle città e dei borghi, i quali non erano che ufficiali municipali scelti per amministrare gli affari comuni. Le loro funzioni erano le stesse di quelle degli *Echevini* a Parigi, dei *Capitolj* di Tolosa, dei *Giurati* di Bordeaux e dei *Consiglieri* dell' *Hôtel-de-ville* in Lorena.

217. Si chiamavano *consoli* ancora in alcuni cantoni coloro che nelle parrocchie erano incaricati di ripartire ed incassare le imposte, e si qualificavano eziandio col nome di *Collettori*, o diremo *Esattori*. Nel ducato di Milano vi erano nelle comunità di campagna dei *consoli*, che ora chiamansi *Cursori* comunali, e questi avevano per loro istituzione il fare le denuncie politiche e criminali alle rispettive giusdicenze ed assistere a tutti gli atti giuridici.

218. Lo stesso nome di *console* si accordava in alcune parti della Francia e dell' Italia a que' giudici che conoscevano le differenze relative al commercio, e formavano la così detta giurisdizione consolare.

219. A Milano in Lombardia eranvi pure un tempo, prima del sistema di Giuseppe II, dei consoli di giustizia, ma questi aveano una giurisdizione mista di politico e giudiziario.

220. Finalmente varie altre furono le incumbenze di autorità od ufficiali pubblici denominati *consoli*, e varj di questi furono gli attributi, siccome si è più in alto dimostrato, e possono riscontrarsi nel commentario di M. Valin sulla famosa ordinanza del 1681, nelle leggi del consolato, nei giudizj d' Oleron, negli usi e costumi di mare, nel dizionario di commercio di Savary, nell' enciclopedia e nelle istituzioni commerciali recentemente pubblicate.

TITOLO IV.

Dell' Ammiragliato e de' suoi ufficj.

1. Variano le opinioni degli scrittori nel determinare l'origine e l'etimologia del nome di questa illustre carica, della quale chi n'è rivestito chiamasi *ammiraglio.*

2. Alcuni sostengono che questo nome di ammiraglio derivi dalla voce latina *admirabilis*, sia perchè maraviglioso addivenga l'unione di un tanto potere collocato nella dignità dell'ammiragliato, sia perchè le imprese e le gesta dei generali comandanti in capo sul mare si reputino degne di somma ammirazione.

3. Altri, come *Chopin*, *lib.* 1 *de doman.*, *tit.* 16, *n.* 11 ec., lo fanno derivare dalla parola greca *ammiraldos*, cioè *capo del mare*, che è composto dalla voce *almi* che significa *liquor salato*, *ed aldos* che vuol dire *capo*, *primo.* Il *Guenois*, *conf. lib.* 1, *tit.* 21, *par.* 3, per ragioni speciose, ma poco sicure lo desume dalla parola *amirai* da lui usata in vece d'ammiraglio, o di *amiral* secondo i Francesi.

4. Tali opinioni veggonsi direttamente abbattute dal *Ducange* nel suo *Glossario*, il quale tratta dell'ammiraglio non già sotto il vocabolo *admirabilis* a mente di coloro che ne desumono il nome dal maraviglioso di questa carica, ma sotto le lettere *amiralius*, *amirallis*, *amiraldus*, *admirallus* ec.

5. Riferisce a tal punto questo erudito autore che i Cristiani vedendo i Saraceni a chiamar col nome di ammiraglio i prefetti delle loro flotte, cominciarono ad associar un tal nome a quello dei loro prefetti navali. S'affaticano invano, dice *Ducange*, quegli autori che altronde vanno deducendo l'origine di questa voce di *amiral* o *admiral*, e fra quelli trovasi l'*Edwardo Cokus ad Littlet. sect.* 439, il quale ne deriva l'etimologia dalla parola Sassone *aen mejreal*, vale a dire *prefetto di mare* o *di flotta.* Alfonso IX re di Castiglia chiama in lingua spagnuola

almirante quel generale che *comanda tutti quelli che vanno nelle navi per far guerra sul mare. In* PARTIDIS *part.* 2, *tit.* 4, *leg.* 3. Vedi PARQUIER *l.* 2, *cap.* 15, ed il Glossario del LAURIÈRE sotto l'articolo *Amiral.*

6. In mezzo a tante opinioni di sì eruditi scrittori si mi è permesso di esporre la mia, io ritengo per fermo, che questa voce di ammiraglio derivi dall'arabo vocabolo *Emir*, il quale appunto significa *principe, gran-comandante.* La vicinanza dell'Egitto, in cui si para l'Arabo con molta purezza, alle isole occupate nei primi secoli dai Saraceni, che occupavano già la Soria e l'Egitto, in allora centro della marina commerciale e bellica, dovette introdurre le arabe voci anco nell'Italia. Noi veggiamo infatti che tuttora in Malta si parla dal popolo l'arabo idioma. Le armate navali di quegli arditi conquistatori, emuli degli antichi Arabi, sì celebri per il marittimo loro valore, avevano il loro capo che si chiamava *Emir;* e questo nome ripetuto colla voce *Amir* dal suono che gli Arabi danno al loro *e*, venne col modo di proferirlo e col tempo portato fino al vocabolo di ammiraglio.

7. I primi pertanto che chiamarono col nome d'ammiraglio i prefetti, i comandanti delle armate navali furono i Siciliani, quando nel 1058 dopo le sanguinose guerre seguite tra i Cristiani ed i Saracini, Roberto Guiscardo discacciò i Saracini dalla Sicilia, e dopo essersene impadronito la donò a Ruggero suo fratello duca di Calabria, il quale nel 1059 montò sul trono in Sicilia, e come re vi protesse tutti i Cristiani ivi ristabiliti.

8. Un certo *Giorgio Antiocheno* fu il primo che il re Ruggero onorasse del nome di Ammiraglio. Romualdo in una cronica manoscritta dell'anno 1149 ne lasciò memoria di quest'epoca = *Georgium virum utique maturum, sapientem, providum et discretum, ab Antiochia adductum, magnum constituit ammiratum.* =

9. L'ammiragliato chiamavasi allora *ammiratus, ammiratorum dignitas,* e pare che questa carica dopo la morte di Giorgio sia stata dallo stesso re conferita con eguale nome al medesimo Romualdo nel 1152, chiamato MAGNUS AMMIRATUS. *Rochus Pirrus, tom.* 1, *pag.* 276; *tom.* 2, *pag.* 392.

10. Poi nella Sicilia sotto Guglielmo I fu da questo re nel 1556

eletto *Majo* per suo grand'ammiraglio, come riferiscono il *Baron.* nei suoi *annali* sotto tale anno, *Ant.° Beatillo lib.* 2, *hist. Barensis pag.* 109, *Ughel. tom.* 7, *pag.* 120, *e lo stesso Pirro tom.* 1, *pag.* 316.

11. Tutti questi autori vanno d'accordo nei fatti ricordati colla suddetta cronica e nell'opinione che nel regno di Sicilia molti fossero gli ammiragli, come parecchj erano i comandanti di flotta, e che il nome di *grand' ammiraglio* si desse a colui che avea il comando generale in capo delle armate navali.

12. Bisogna pure che passato questo nome in uso dei Francesi e degli Inglesi, tutti i comandanti di flotte lo assumessero, e che per eccellenza nei comandanti in capo loro si associasse l'epiteto di *alto*, *grande* o *primo ammiraglio*, siccome leggesi nei diplomi di quei due regni.

13. Filippo re di Francia ed Enrico II d'Inghilterra partiti verso l'anno 1189 per la spedizione di Terra-santa, conferendo con Tancredi re di Sicilia successo a Guglielmo II detto il *Buono*, morto senza prole, appresero il nome di ammiraglio e s'avvisarono di farne uso nei loro reami. Nelle prime guerre i re assumevano eglino stessi il titolo di *grand' ammiraglio*, siccome avvenne nella spedizione vicendevolmente tentata dal re di Francia sull'Inghilterra, e dagli Inglesi comandati dal loro re sulla Francia, ove per poco tempo sbarcarono alla Roccella nel principio della primavera dell'anno 1214.

14. Nella Francia vedesi da un'ordinanza di Carlo VI del dicembre 1409 che l'ammiraglio era chiamato *chef des armées de mer*, e che non si eleggevano a tal dignità che i principi e primati del regno.

15. Nell'Inghilterra si vide Giacomo duca di Yorch, fratello unico del re Carlo II, rivestito di questa carica di ammiraglio durante tutta la guerra contro gli Olandesi, ed il suo titolo era di *Lord alto ammiraglio d'Inghilterra.* Questo duca successe col nome di Giacomo II a suo fratello Carlo morto senza prole, e si fece coronare re li 3 maggio 1684 e morì poi in Francia nel 16 settembre 1701 nel castello di S. Germano in Laye.

16. Si vide pure in quel regno della Gran-Brettagna divisa questa carica importante fra molti commissarj con parte di quelle grandi prerogative e sommi privilegi che l'accompagnavano, e questi si chiamavano

Lord commissarj dell' ammiragliato. Olivieri Cromwel divise in tal modo la carica di alto ammiraglio che avea conferito al conte di Warvick, pari del regno, facendola esercitare da tre commissarj da lui nominati nelle persone dei colonnelli Blach, Pophan e Déanne.

17. Anche a questi giorni veggonsi comandare le flotte inglesi varj ammiraglj, come Lord Nelson, Crouwalis ed altri, ma tutti dipendono dall' ammiraglità di Londra, nè vi appare alcun alto ammiraglio in questo regno; sicchè convien dire che tali ammiraglj non sieno appunto che tanti commissarj dell' ammiragliato.

18. Nella Francia ancora secondo l'opinione di *Dutillet, recueil des officiers de la couronne de France, et Fauchet de l'origine et dignité des officiers de la couronne*, la carica di ammiraglio fu lungo tempo esercitata per commissione. Nè il poter di ammiraglio da principio si estendeva in tutto il regno. Egli a parlar con precisione non era che ammiraglio di Normandia e di alcune vicine coste. I governatori o seniscalchi della Provenza, Guyenna e Brettagna alle loro qualità riunivano quella di ammiraglio della provincia di cui essi ne avevano il comando, e ben anche, al tempo dell' ultimo Luigi di Borbone, il governatore di Brettagna esercitava le funzioni di ammiraglio.

19. In mezzo a questo bisogna rimarcare che i diritti di governatore, ammiraglio di Brettagna, differiscono da quelli di ammiraglio di Francia in ciò che gli uffici degli ammiragliati di Brettagna, che divenivano vacanti, cadevano nella classe di quegli impieghi o beneficj, che mancando il funzionario od il titolare per morte o dimissione, venivano avvocati al re, il quale intanto faceva suoi gli emolumenti della vacanza, e chiamavansi *parti* o *diritti casuali*, e gli uffizj dell' ammiraglio di Francia godevano sempre per se stessi i diritti della sede dell' ammiraglità.

20. L' ammiraglio di Francia non sedeva al parlamento di Parigi; d' onde tanto fece di stupore al citato Dutillet, che Luigi Bastardo di Borbone, conte di Rossiglione e fatto ammiraglio da Luigi XI nel 1466, siasi posto a sedere nel parlamento sopra di un' alta sedia, mentre vigeva il costume che gli ammiraglj non sedessero che nei bassi posti. E ben un tal caso fu in appresso osservato mentre si videro prender luogo nei bassi sedili l' ammiraglio Chabot nel 1527 e l' ammiraglio di Coligny nel 1551, quando intervennero al parlamento. Allorchè nel 1582 il primo

presidente di Thou ricevette a sedere nel suo parlamento il duca di Joycuse, eletto al grado ed ufficio di ammiraglio, lui disse, che poteva sedere come duca e pari di Francia, non già come ammiraglio. Nella quinta orazione del celebre avvocato Marion sul ricevimento del duca d'Epernon alla carica di ammiraglio di Francia, nella descrizione ch'egli fa del suo personaggio, si ritrova *ch' egli era in piedi alla sbarra curiale, scinto la spada e nudo il capo.*

21. L'autorità militare, qualunque essa sia, è sempre obbediente in faccia alla podestà politica; poichè ogni forza armata non è che il braccio del corpo politico, dal di cui capo è sempre dipendente.

22. Non pertanto la carica di ammiraglio fu mai sempre una delle più considerevoli del regno, e giunse fino ad eccitare la gelosia dei principi, che più non la conferivano, che alle persone più distinte per patrie virtù e per valore, e loro più legate per vincoli di sangue ed amicizia.

23. Questa carica insieme di quella del contestabile fu soppressa nel gennajo del 1627 con un editto di Luigi XIII, e questo principe la fece esercitare da un ufficiale, cui diede il nome di gran-mastro, capo e sopraintendente generale della navigazione e del commercio di Francia, della quale carica fu rivestito il cardinale di Richelieu. Nè è senza ragione che gli scrittori opinano che questo bravo ed ambizioso ministro ne facesse praticare il cangiamento del nome nella carica dell'ammiraglio, perchè a lui più convenisse di assumere il titolo surrogato.

24. Nella sua qualità di primo ministro era così addivenuto il gran-giudice inappellabile d' ogni affare di terra e di mare. Imperocchè senza pronunciare delle sentenze veramente inappellabili e senza dichiararle tali, egli ne avea l'effetto di rendere inutile ogni appello o reclamo, proferendole in forma di decreto ed in termini che escludevano ogni ulterior ricorso, usando sempre della sua qualità di primo ministro; il quale non si limitava già a rammentare ed ordinare l'esecuzione delle ordinanze del re che gli erano indirizzate, ma si esprimeva con termini imperiosi al pari del re.

25. Alla morte di questo famoso cardinale la carica di gran-mastro e sopraintendente generale della navigazione e del commercio fu conferita al duca di Brezé, morto il quale ne fu di tal carica rivestita

la celebre Anna d'Austria; e dopo lei n'è stato rivestito il duca di Beaufort.

26. Ma il gran Luigi XIV nel novembre 1669 ristabilì la carica di ammiraglio in favore di Luigi conte di Vermandois, che passata al conte di Tolosa finì nel suo figlio il duca di Penthievre Luigi Giovanni Maria di Borbone, cugino del re Luigi XV, che nel 1.° del 1734 gliela avea conferita.

27. Anche l'Olanda aveva il suo ammiragliato, da cui uscirono quei valenti capitani di flotte, che il grado d'ammiraglio sostennero con esimio onore e successo per la batava repubblica.

28. Nell'Olanda l'ammiragliato degli Stati generali delle provincie-unite era diviso in cinque collegi, di Amsterdam, Rotterdam, Hoorn, Midelburg ed Harlingen, e grandi e distinti erano i diritti, i privilegi e le funzioni loro.

29. Cominciando dal collegio di Amsterdam, era composto di dodici cittadini ragguardevoli, che avevano il titolo di consiglieri dell'ammiragliato: uno di essi era del corpo dei nobili Olandesi, uno era cittadino d'Amsterdam, uno di Leyden, uno di Haarlem, uno di Gonda ed uno di Edam: gli altri sei erano inviati dalle altre provincie di Gueldria, Zelanda, Utrecht, Frisia, Groninga e dagli Ommelandi.

30. La giurisdizione di questi collegi si estendeva a giudicare tutte le cause relative alle frodi, malversazioni e contravvenzioni agli editti e regolamenti di marina, tanto per i dazj d'entrata ed uscita, che per il trasporto delle mercanzie di contrabbando. In tutti questi casi pronunciavano sommariamente ed inappellabilmente, a riserva di quelle cause civili, l'importar delle quali oltrepassasse i 600 fiorini, nelle quali si portava l'appello agli Stati generali per ottenere la revisione del giudizio.

31. Gli ufficj dell'ammiraglità si tenevano in Amsterdam nella corte del principe detta in olandese *Stet Princen Hof*, la quale era un gran palazzo ove il collegio dell'ammiragliato teneva le sue sedute.

32. Tutti i diritti di entrata ed uscita che si pagavano per le merci che entravano nelle 7 provincie-unite o che ne sortivano, si pagavano agli ammiragliati, in cui ogni collegio vi teneva i proprj ufficiali e ricevitori per l'incasso di tali tributi.

33. Il collegio di Amsterdam manteneva i suoi all' entrata della città dalla parte del porto, che si chiama *Boorn*. Se un battello del porto si accostava ad una nave, o si staccava da un bastimento con delle mercanzie, i commessi avevano tosto diritto di visitarlo ed esaminare se mai ne avesse avuto una quantità maggiore di quella portata dal passaporto, nel qual caso tutto era sequestrato, senza che però potessero aprire o metter mano a cosa alcuna prima di averne avuto lo special ordine del general commesso.

34. Tutti gli ammiragliati d' Europa si uniformano a quel di Francia in quella parte che concerne l' amministrazione della giustizia marittima, anche in materia assolutamente contenziosa; ed in quelle puramente amministrative ed economiche non eravi ordinariamente appello ad altre magistrature.

35. L' ammiraglio provvede colla pienezza de' suoi diritti agli affari dell' ammiragliato ovunque stabiliti: gode di tutti i diritti di nomina e provvisione, delle tasse, multe, confische ed altri tributi di giustizia; della ragione di decima su tutte le prese e conquiste fatte in mare; del diritto di ancoraggio; e di quello dei congedi sui vascelli che partono dai porti e dalle rade del regno in cui egli comanda, sia nel regno, sia nei più rimoti stabilimenti delle isole e delle colonie d' America ed in tutti i paesi appartenenti al principe a norma del decreto del consiglio di Stato 14 marzo 1695.

36. L' ammiragliato generale di Francia teneva le sue sedute nel palazzo di Parigi, detto *della tavola di marmo*; a motivo che anticamente il contestabile, l' ammiraglio ed il gran-mastro delle acque e foreste tenevano ed esercitavano effettivamente la loro giurisdizione sopra una grande tavola di marmo, che occupava tutta la larghezza del gran salone di palazzo.

37. Sedeva tutti i lunedì, mercoledì e venerdì di ciascuna settimana; se uno di questi giorni era festivo, si suppliva col sedere nel giorno successivo; e l' assemblea era composta d' un luogo-tenente generale che n' era il capo, d' un luogo-tenente particolare, di tre consiglieri, d' un avvocato, procuratore del re, d' un cancelliere in capo e due uscieri.

38. L' ammiraglio nomina tutti li suoi ufficiali, ma questi non possono assumere le loro funzioni se non sono stati confermati dal governo;

mentre dopo l'editto dell'agosto 1554 venne eretta in ufficio la carica di ammiraglio, e questi cessando d'avere il diritto di crearli da lui solo e farli istallare e ricevere il giuramento, si vide riservato il diritto di nominarli ed istallarli dopo la loro approvazione del governo, che si faceva poi con *lettere di provvisione del re.*

39. È pure a lui riservato di dare i congedi, passaporti, commissioni e salvacondotti ai capitani e padroni di vascelli equipaggiati in guerra, e mercanzia; poichè se uno di questi vascelli sortisse da un porto per mettersi in mare senza il congedo dell'ammiraglio cadrebbe sotto la confisca. E siccome cadrebbero per sua colpa in commesso eziandio le navi dei negozianti che al capitano non appartengono, così se ne stima il loro valore, ed è salvo nei proprietarj il diritto di rimborso contro del capitano. Questa giurisprudenza è alquanto dura per quelli, ma essi debbono garantirsi col non accordare alcun vascello ad un capitano o maestro di nave senz'averne pria riportata un'idonea sicurtà.

40. Questo *congedo* nulla ha di comune col *passaporto*, ad onta che l'uno e l'altro servano di permesso alla navigazione. Imperocchè il passaporto è una facoltà, che si cerca ed ottiene dal sovrano colla vidimazione dell'ammiraglio per navigare nei luoghi proibiti od anche presso dei nemici, e per venire in un porto del regno in tempo di guerra; ed il congedo, che si accorda dal solo ammiraglio, non ha per oggetto che il permesso di sortire da un porto dello Stato e di navigare fino al luogo cui la nave è destinata.

41. Il congedo serve al capitano nell'andata e nel ritorno, se questo succede in luogo situato sotto la giurisdizione del proprio ammiraglio, od ove si è fatto il carico; ma se il ritorno della nave deve seguire in estero paese, colà, dove si parte ritornando dal viaggio, devesi prendere un altro congedo, il quale al par del primo contenga il nome del piloto, quello del vascello, la misura del suo porto e del carico, il luogo della partenza e quello del suo destino.

42. La durata di questo congedo e le di lui discipline dipendono dai particolari stabilimenti d'uno stato e dalle varie circostanze del viaggio per cui viene accordato.

43. Appartiene all'ammiragliato la facoltà di accordare delle *commissioni*, in forza delle quali si può armare in corso sugli inimici.

44. Il *salvacondotto* che si suole accordare ad un vascello nemico per andare al suo destino è di facoltà dell'ammiraglio, ma questi deve pria farne parte al sovrano, trattandosi d'un oggetto che interessa direttamente lo Stato.

45. Il bisogno della navigazione esige che vi siano delle persone incaricate dei differenti oggetti che la riguardano, massime nei porti e nelle rade. Gli uni sono quindi incaricati della spiegazione delle lingue forastiere a quelli che le ignorano e che abbisognano di saperle per il loro commercio, e questi chiamansi *interpreti.* Altri accudiscono alla conservazione dei fanali e fuochi che servono ad avvertire i navigatori degli scogli e pericoli che vi sono ad evitare, e che sono ordinariamente accesi alla sommità d'una torre innalzata a fianco od all' entrata dei porti e dei fiumi per rischiarare e guidare in mezzo alla notte i vascelli al loro cammino. Altri sono incaricati di far conservare al posto diversi altri segnali, come vascelletti e travi nuotanti sul mare: i primi dei quali sono come grossi vascelli vuoti e ben chiusi, gettati in mare e nuotanti a galla d'acqua sopra d'uno scoglio, od altra pericolosa prominenza cui sono attaccati; ed i secondi consistono in un pezzo di legno fatto come un trave di bastimento, ordinariamente situati all'imboccatura dei fiumi navigabili, ed all'entrata dei porti, per indicare il viaggio da tenersi dai navigatori, per evitare i banchi, gli scogli e gli altri siti pericolosi. Questi segnali sogliono essere mantenuti mediante un tributo, cui vanno soggetti anco i naviganti che fanno per quelle parti il loro passaggio, e somigliano ai pedaggi che si pagano dai viaggiatori di terra. Finalmente vi sono dei commessi che vegliano ai moli dei porti e delle rade e spiaggie, ed a quelle prominenze di pietre unite, su cui si caricano e scaricano le merci, senza delle quali assai difficile addiverrebbe lo scarico commerciale; e che si occupano di far ben sabbiare le navi al fondo del loro calle, ivi facendo levare la sabbia guasta e leggiera per riporne della forte e consistente al fondo del vascello, e fare quelle occorrenti preparazioni che servono al prosperamento della navigazione. Tutti questi impiegati sono di nomina dell'ammiraglio e di lui luogotenente generale: ma se uno di questi ha di che dolersene, può innoltrare la sua doglianza al grand'ammiraglio ed al sovrano. Tutte queste ispezioni e tutte le controversie che su di esse possono agitarsi spettano

alla giusdicenza ammiragliale insieme di quelle che sogliono derivare dal diritto d'ancoraggio, di congedo, del terzo, della decima od altra quota per questi ed altri titoli spettante sì a lui, che a' suoi ufficiali o ad altri terzi pretendenti.

46. E siccome non si trovano dappertutto dei porti per ricevere i vascelli, così le dette persone debbono in ciò che li concerne visitare e tener pronte le coste, rade e rive del mare, nelle quali se ai bastimenti non è possibile, come in un porto di entrare a prendere soccorso e riposo in acqua, viene ad essi fatto almeno di ancorarsi in qualche distanza della costa, ed ivi stare tranquillamente in acqua garantiti dall' ancora per aspettare il propizio vento o la marea necessaria e propria per entrare nel porto, o far vela continuando il loro viaggio.

47. Nella Francia, nell' Inghilterra, nella Spagna, nell' Olanda, così come a Venezia e nelle altre potenze marittime d' Europa il più essenziale attributo dell' ammiraglio fu sempre il comando generale delle armate navali ed il comando personale in capo della principale di queste armate. D'indi apparvero nelle storie i tanto celebrati uomini che nell'ammiragliato destarono appunto le maraviglie dell' universo. I Coligny, i Turena, i Bart, i d'Ejtrées, i Forbin, i Jourville, i Condé della Francia, i Cromwel, i Warvik, i Black, i Nelson della Gran-Brettagna, gli Arpeti-Tromp, i Ruiter, i Cassard, i Wassenaer, i Nassau dell' Olanda, i Mendozza d'Aragona, i Perez, gli Altamura, i Moncada della Spagna, i Dandolo, i Melada, gli Emo di Venezia e gli Spinola, i Doria, i Fieschi di Genova, i Barbarossa del Levante e quant' altri famosi capitani di mare che la storia illustrarono dell' ammiragliato d' Europa.

48. Quantunque il supremo comando delle flotte sia un essenziale attributo della carica di ammiraglio, pure per esercitarlo in attività è di mestieri che il sovrano od il capo delle nazioni lo inviti ad assumerlo con uno speciale suo ordine o dispaccio.

49. Per distinguere se il supremo comando delle armate navali sia presso dell' ammiraglio del regno o dello Stato, e per conoscere ad un tempo s' egli sia in persona sulla flotta è d' uopo far attenzione agli stendardi che trovansi sul vascello. Se la bandiera quadrata vedesi sventolare sull'*albero maestro* ossia sul *grand' albero di mezzo*, ordinariamente si ritiene esservi personalmente il primo ammiraglio; se tale bandiera o

padiglione appare sull' *albero d'avanti* o *di trinchetto*, segno è che vi comanda la persona del vice-ammiraglio, e quella del contr' ammiraglio se vi appare sull' *albero di mezzana* o *di poppa*. Se il grand' ammiraglio ha il comando generale, ma è assente della flotta, il suo stendardo resterà appeso al grand' *albero* durante la guerra sotto il comando del vice-ammiraglio o di altro ufficiale generale che sarà alla testa delle armate navali, ma a seconda del grado dell' ufficiale comandante si aggiungerà una bandiera ad uno degli altri alberi della nave.

50. Essendo i segnali un distintivo del generale comando, ogni ufficiale generale comandante in capo una squadra di 20 vascelli di guerra gode al pari dell' ammiraglio del privilegio di portar sulla propria nave i quattro fanali accesi, tre sulla poppa ed uno alla sommità del bompresso o dell' albero davanti. Se il comandante cambierà la nave, verrà sempre parata de' suoi distintivi quella su cui egli scenderà.

51. Morto l' ammiraglio in battaglia o durante la campagna, non viene levato il suo distintivo dalla sua nave pria che dal governo non sia stato eletto ed istallato nell' attività di servizio il successore.

52. Se i comandanti di due squadre eguali vengono a riunirsi od incontrarsi sul mare o nelle rade, il comandante meno anziano cambia tosto il suo distintivo, sostituendovi quello d' un grado immediatamente inferiore: nè può alberare il suo primiero segnale, che dopo aver cessato di essere al cospetto dell' anziano suo collega.

53. L' ammiraglio od il generale comandante in capo la flotta o la squadra si porta anche uno stendardo particolare davanti al battello del suo bastimento, per distinguersi dagli altri ufficiali generali e capitani, che non possono portarlo che alla poppa.

54. Nelle grandi rade di commercio e nelle lontane colonie, ove si trovino riuniti molti bastimenti mercantili nazionali, il più vecchio capitano mercante resta incaricato della polizia dei bastimenti della sua nazione; ed ove non siavi alcun vascello da guerra, egli porterà una bandiera per distintivo all' albero di mezzana del proprio bastimento: ma sarà obbligato di levare tale distintivo tostochè vedrà entrare nella rada una nave del suo governo.

55. Durante la guerra sogliono i governi delle nazioni marittime permettere ai bastimenti armati in corso di mare per conto dei particolari

proprietarj di porre sul grand' albero una bandiera a fiamma o di altra forma. Ma se tali armatori non si trovassero in alto mare, ed in tali circostanze d' aver bisogno di questo segnale di distinzione per il buon esito della loro manovra, o venissero ad esser in faccia ad un bastimento del loro governo, dovrebbero immediatamente mettere abbasso il detto segnale.

56. Bisogna qui guardarsi dal confondere gli *armatori* coi *corsari*: poichè questi sono i pirati, gli schiumatori o ladri di mare, che scorrono i mari con un vascello armato all' uso di guerra senza alcuna commissione o permesso del loro sovrano per ispogliare e predare i vascelli mercantili; e quelli scorrono con navi armate le onde marine, ma con ispeciale commissione, e non attaccano che i vascelli nemici che sono in guerra col principe e collo Stato, da cui essi tengono la commissione. Il corsaro, se viene preso, è trattato come un assassino, e la pena del suo delitto è la morte coll' uso della forca o della *guillotine*, a seconda dei paesi: ma l' armatore al contrario se viene nelle forze altrui, dev' essere trattato come prigioniero di guerra, secondo il diritto delle genti.

57. Armatore è pure ogni mercante, che proprietario d' un bastimento lo affida ad un capitano, sia per iscorrere i mari attaccando i nemici dello Stato, mediante le debite autorizzazioni, sia che abbia equipaggiato un vascello od altra nave per il trasporto e traffico delle mercanzie destinate a viaggi di lungo corso.

58. Il vicino rapporto d' interesse che ogni Stato riconosce coi bastimenti mercantili e cogli armatori, deve loro permettere quelle distinzioni militari, che nella navigazione tender possono alla difesa dello Stato, all' incoraggimento del commercio ed alla prosperità nazionale.

59. Siffatte distinzioni servono mirabilmente alla pronta diramazione nella flotta degli ordini del capo ed alla più celere manovra dei combattenti.

60. Se però l' armata navale fosse divisa in tre corpi, e ciascuno avesse il suo colore, ogni comandante di corpo o squadra dovrebbe al grand' albero avere un segnale per essere riconosciuto dagli altri vascelli dell' armata.

61. Questi segnali di distinzione, combinati con altri di convenzione,

potrebbero da un canto servire alla gerarchica ricognizione degli ufficj ed alla disciplinare condotta della flotta, e dall'altro addiverrebbero tanti telegrafi atti e pronti ad indicare quelle manovre che le circostanze consigliassero di fare per il buon successo della battaglia, dell'azione o del viaggio cui le navi sono destinate.

62. Siccome poi tutti gli ufficiali generali esser possono in attività di servizio, ma non di comando, così tanto questi non comandando alcun corpo d'armata, quanto i capitani, i capi di divisione, i capi di squadra attiva, e gli altri capitani comandanti portano all'albero del loro vascello quella bandiera che è attribuita al loro grado, od alla rispettiva divisione, ed un solo fanale alla poppa.

63. La nave dell'ammiraglio, od in sua assenza quella del vice-ammiraglio, ov'essi siano imbarcati in persona, porta il padiglione ossia stendardo davanti, sia nel porto, sia nella rada o sul mare; ma gli altri ufficiali generali levano il loro stendardo davanti all'entrare nel porto, s'essi non comandano che nel porto e se vi è in rada un altro ufficiale generale.

64. Le altre discipline di marina concernenti la figura, il colore ed altri dettagli delle navi e de' loro armamenti e distintivi cambiano a seconda dei governi e dei ministri che presedono ai regolamenti marittimi. Assai dettagliata è su questa materia l'ordinanza di Versaglies fatta dal re di Francia nel 19 novembre 1776.

65. A questa illustre carica di ammiraglio non si accordano soltanto delle sterili distinzioni dettate dal fasto e dall'ambizione, e moderate dal bisogno dell'ordine sociale. Egli è investito d'un più solido diritto, quello di avere una parte, come per esempio la decima di tutte le prese fatte in mare, sia che si conduca da una nave di guerra o da un armatore un vascello col suo carico di merci, sia che il vascello sia stato rilasciato per un dato prezzo ai proprietarj od allo Stato cui appartiene.

66. Ha egli pure una ragione di quota su tutte le multe e le confische che succedono per contravvenzione ai regolamenti ed alle ordinanze di marina, e su tutti gli effetti naufragati e dispersi dell'inimico e su quelli de' nazionali, ma salvati dall'onde o tirati dal fondo del mare od a riva gettati dai flotti e dalle maree; ed il diritto di tassa

su tutte le navi che approdano o si ancorano nella di lui giurisdizione; e tale diritto chiamasi di *ancoraggio.*

67. Malgrado l'antichità di tali diritti, sarebbe della saviezza e dignità d'un ben regolato governo il sopprimere tutti que' tributi che sono estranei al pubblico tesoro. Qualunque tributo o tassa debbasi pagare dal cittadino, o dal suddito nazionale, o forastiere, deve sempre essere esatta in nome del solo governo o principe proprio, e ricevuta soltanto nelle casse della nazione.

68. Se un pubblico funzionario deve avere un interesse nell'esito de' suoi giudizj o delle sue funzioni, la giustizia è sempre vacillante e sospetta la di lei amministrazione. Nè il testimonio, nè l'ufficiale, nè il giudice debbono sperare lucro, o temer danno dalla causa in cui sono occupati. Per quanto l'uomo sia probo e grande, flessibile è sempre alle voci del proprio interesse: e troverassi sempre maggiore difficoltà a far giudicare a termini di ragione illegale una presa, una multa, una pena, se chi può influire nella sentenza ha uno speciale interesse nella sussistenza del controverso titolo.

69. Fu pertanto saggio il decreto del consiglio di Stato di Parigi del 25 maggio 1728 ed il regio editto ivi emanato nel settembre 1758, in cui venne soppressa a perpetuità ogni ragione di quota o tassa di cui godeva l'ammiraglio, attribuendogli invece un equo ricompensativo onorario.

70. Più conveniente alla grandezza di questa carica è la garanzia personale dell'ammiraglio e de' suoi impiegati, i quali essere debbono da lui nominati coll'approvazione del governo. E poichè i governatori e comandanti delle piazze marittime, allettati dallo spirito dell'ambizione e dell'interesse, hanno spesse volte tentato d'esercitare dei diritti competenti all'ammiragliato, dev'essere questa carica garantita da ogni attentato, pretensione ed accusa che non siasi nelle forme legali innoltrata al governo contro dell'ammiraglio o di lui ufficiali, i quali non devono essere molestati senza partecipazione del loro capo. Il decreto del consiglio di Stato emanato in Francia nel 3 febbrajo 1661 per il rispetto dovuto all'ammiraglio proibì di passare alla cattura d'un suo impiegato senza il suo consenso.

71. Io abborro dal mettere un cittadino qualunque sia la di lui carica

e magistratura al disopra delle leggi e delle penali sanzioni: ogni magistrato è servo alla legge, e lo Stato è veramente libero allora che tutti i cittadini sono a quella sottomessi. Ma turbato sarebbe ad ogni passo l'ordine sociale ed il rispetto che si deve a chi ha la nazionale rappresentanza, se alle passioni di tutti fosse esposto il magistrato, e se bastasse accusarlo per interrompere le di lui funzioni.

72. La gran politica dello Stato consiste nel frenare l'abuso del potere in chi n'è rivestito, e comprimere lo sforzo del privato ad evadere dalla pubblica obbedienza.

73. Nella nomina dei subalterni impiegati dell' ammiraglio non devesi confondere quella degli ufficiali di guerra, propriamente detti, la quale dev'essere direttamente riservata al governo; il quale ordinariamente passa ad eleggere sopra rapporto del ministro della guerra incaricato del dipartimento di marina.

74. Esclusivo all' ammiraglio esser deve il diritto di rilasciare congedi, passaporti ai vascelli nazionali e forestieri, che partono dal porto e dalle rade del regno; a meno che trattisi d' una nave spettante ad un proprietario d' uno Stato nemico, nel qual caso il passaporto dev' essere rilasciato dal governo, come si è più sopra rimarcato.

75. Potrà pure ordinare dei tributi di finanza, ma questi verranno sempre versati nelle ricevitorie pubbliche.

76. Il massimo degli attributi dell' ammiraglio è quello di avere una giurisdizione amministrativa e contenziosa di prima istanza sopra tutti gli oggetti di marina. Se l' oggetto però è di sola pubblica amministrazione, vi è luogo al ricorso al consiglio di Stato contro il decreto dell' ammiragliato: e se trattasi di materia meramente civile contenziosa, vi è luogo a riclamare nelle vie ordinarie al tribunale d' appello di quel dipartimento in cui avvenne il giudizio dell' ammiragliato.

77. Secondo le antiche ordinanze francesi di Carlo VI del 1400, di Luigi XII del 1450, di Francesco I del 1517, di Enrico III del 1584 e di Luigi XIV del 1681, ad esclusione di ogni altro giudice del regno all' ammiraglio, e con lui ai giudici dell' ammiragliato, compete una privativa giurisdizione su tutte le discussioni marittime di nazionali e forastieri, o di altre persone privilegiate, purchè si tratti di contratti seguiti nella giurisdizione dell' ammiragliato, siano esse attrici o convenute, pub-

bliche o private, negozianti o no, in ogni causa concernente la costruzione, l'armamento, l'equipaggio, l'approvvisionamento, la preparazione, la vendita o cessione volontaria o giudiziale dei vascelli e delle navi; o precedente dai noli e contratti che si fanno dei vascelli, delle polizze, dai carichi di mercanzie, dai salarj e dalle vettovaglie dovute ai marinari durante l'equipaggiamento del vascello, dalle polizze di assicuranza, dalle obbligazioni a gross' avventura, od a ritorno del viaggio in cui la nave venisse ad essere presa o perduta, e generalmente da tutti i contratti riguardanti il commercio marittimo; e ciò ad onta di qualunque patto in contrario che si fosse fatto dalle parti; non essendo lecito ai privati di derogare coi loro patti al pubblico diritto.

78. Anticamente i contratti di mare, per quanto ci lasciò scritto il presidente Boyer, si facevano su d'una sola carta che veniva dalle parti tagliata in due, ed un pezzo se lo prendeva quegli che s'imbarcava sulla condotta nave e faceva il viaggio, e l'altro rimaneva nelle mani dell'altro contraente fino al termine del viaggio, da cui fattosi ritorno, si riunivano i due pezzi e ciascheduno adempiva i proprj patti. Da questa materiale divisione della carta di contratto ne venne il termine di *chartes-parties* usato dai Francesi per esprimere l'atto di nolo d'un vascello, quasi *CARTE-DIVISE, quæ per medium literæ et chartæ scindebantur: et sic fiebat charta partita.* Decis. Bord. n.° 105.

79. Sebbene tutte le azioni ed obbligazioni relative al commercio marittimo siano ordinariamente di competenza della giurisdizione dell'ammiragliato, pure se tali obbligazioni sono ridotte a carte girabili o lettere di cambio, e nasca poi contestazione sul loro pagamento o sulla loro efficacia, quanto alle solennità con cui l'atto è formato, e molto più se la questione insorge fra terzi indipendentemente dal contratto marittimo per cui avvenne la contestata carta, tal lite deve essere giudicata dal giudice mercantile od ordinario, a tenore dei regolamenti vigenti nel luogo della disputa.

80. Seguendo le distinzioni di Valin rispetto ai biglietti a ordine, per valore ricevuto *in prima* ossia in prezzo delle assicuranze; o si tratta d'una prima di già guadagnata, ed allora il giudizio appartiene alla giurisdizione consolare o commerciale, perchè in tal caso essendosi verificato il guadagno della prima, è la stessa cosa che se il biglietto fosse

per valuta avuta in contanti, o si tratta d'una prima non ancor guadagnata, ed in questo secondo caso l'ammiragliato è il solo giudice competente, dovendo egli interporre la sua cognizione se la prima sia effettivamente guadagnata, o fino a quale quantità, se le parti non avessero pria convenuto, o non ne fossero altrimenti d'accordo.

81. Per quanto riguarda l'acquisto di tutto ciò che può essere necessario agli armamenti, la regola generale per determinarne la competenza è quella di esaminare, se tutti gli effetti in discussione siano realmente destinati ad un armamento; ed ove ciò si verifichi, l'esecuzione del contratto è della competenza dell'ammiragliato; ma in tutti i casi contrarj, od ai predetti non relativi, la cognizione di essi appartiene ai giudici, consoli o negozianti. Questa giurisprudenza è appoggiata ad un solenne giudicato del parlamento d'Aix, 21 gennajo 1727, sotto il presidente Lebret contro gli ufficiali dell'ammiragliato di Marsiglia, ed a favore dei giudici consoli di quella città.

82. La compendiosa espressione dell'art. 2 del tit. II dell'ordinanza generale di marina dell'agosto 1681, portante la sovra riferita regola che l'ammiragliato prende generalmente cognizione anche contenziosa di tutti gli atti e contratti risguardanti il commercio del mare, abbisognò per le sopravvenute contestazioni di essere con maggior chiarezza spiegata ed interpretata. Comparve quindi l'editto del mese di maggio 1711, il quale volle che tutte le azioni e contestazioni, che fossero nate tra mercanti, negozianti ed altri per causa ed esecuzione di contratti, società ed altri atti seguiti per intraprese concernenti il commercio del mare e la navigazione, si ritenessero della competenza dei giudici dell'ammiragliato. A questi pure appartengono le cause procedenti da vendite, compre ed altri contratti riguardanti le mercanzie che sono tratte, trasportate o spedite colla via di mare, tra persone associate per dividerne le perdite od i vantaggi; senza che sotto questo pretesto gli ufficiali e giudici dell'ammiragliato possano prendere parte al giudizio delle contestazioni tra le altre persone non interessate nelle dette perdite od avvantaggi sulle dette tratte, invj o trasporti.

83. Fa pertanto di mestieri di ben distinguere il contratto marittimo da quello che può intervenire in causa di esso contratto di mare; il primo e non il secondo sarebbe di competenza dell'ammiragliato. Diffatti se un

negoziante desse una quantità di merci ad un capitano o maestro di nave per trasportarla ad un dato sito ed ivi negoziarla, si potrebbe fra queste due persone destare una doppia contestazione, l'una sul trasporto di tal merce, che si chiama *paccottiglia*, e l'altra sulla di lei gestione; ma la prima e non la seconda sarebbe di spettanza dell'ammiragliato.

84. A questo proposito l'avvocato Emerigon nella citata sua opera, *ch.* 20, *sec.* 2, descrive una lite portata fino al parlamento e che fu decisa colle ricordate massime di ragione.

85. Un certo Raspail avea consegnata una paccottiglia all'ufficiale Saverio Martin diretto su d'una nave per la Martinica, da dove fece a Marsiglia, al par del viaggio, un ritorno felice. Parve al negoziante marsigliese che questo ufficiale avesse mal amministrata la mercanzia che gli avea affidata, onde lo convenne innanzi l'ammiragliato di quella città, ma l'ufficiale interpose la declinatoria: emanarono sentenze dell'ammiragliato e della camera di commercio, le quali portate alla cognizione del parlamento vennero confermate in quella parte che ammettevano la proposta declinatoria, ed uscì la relativa sentenza nel 17 maggio 1782.

86. Se la paccottiglia non fosse stata consegnata al suo destino all'arrivo del bastimento alla Martinica, l'azione di Raspail contro Martin, e di questo per regresso contro il capitano, per difetto di consegna della caricata merce, sarebbe stata di competenza dell'ammiragliato. Imperocchè la controversia sarebbe caduta immediatamente sul trasporto della mercanzia per via di mare e sul fatto della navigazione. Ma dacchè constava dagli atti, che la paccottiglia essendo arrivata felicemente alla Martinica, era dal capitano stata consegnata a Martino, era cessata ogni quistione di fatto sulla navigazione e sul trasporto per mare; e qualunque disputa fosse potuta nascere fra Raspail e Martin, non era più della competenza dell'ammiragliato.

87. Che l'ufficiale Martin abbia bene o male negoziate le merci affidategli, che abbia o no corrisposto alla confidenza ed alle convenzioni seguite con Raspail, sono queste ispezioni estrance alla marittima giurisprudenza e comprese nella categoria di quelle spettanti al commercio di terra. Non importa alcun effetto di ragione la circostanza, che la mercanzia sia stata trasportata al luogo destinato su d'un carro o d'un va-

scello: lorquando il trasporto della paccottiglia è adempito, tutto è finito per l'ammiragliato: non v'entra più discorso di vascello, nè di mare, e le cose rientrano nella disposizione del diritto comune.

88. Chi ha ricevuta al suo destino la mercanzia, che formò il soggetto della paccottiglia o *portata* che vogliasi chiamare, non è più che un semplice commissionario che deve render conto della sua gestione, in forza dell'azion di mandato, e fanno da questa una cosa a parte tutte le altre azioni marittime che d'ispezione sono dell'ammiragliato.

89. Il trasporto delle merci, continua il citato Emerigon, è una cosa, e n'è un'altra la gestione ed amministrazione di questa merce istessa. Io carico degli effetti in un bastimento, e tra me ed il capitano siegue allora un contratto marittimo, in forza del quale ci assoggettiamo entrambi alla giusdicenza ammiragliale. Se io poi tengo un altro differente contratto col negoziante che mi vendette le merci caricate, questi ed io siamo in tal caso sottoposti alla giurisdizione della camera di commercio o dei giudici consoli, secondo i paesi in cui ci troviamo. E così, se tengo un altro contratto colla persona che s'incaricò di amministrare la paccottiglia all'estero, io sono con lei sottoposto alla camera ordinaria di commercio. In questi due casi il mare, il fiume, il porto e la navigazione istessa che servì di viaggio al trasporto degli effetti, non ne furono che i mezzi, i modi accidentali del seguito trasporto, i quali affatto svaniscono all'istante in cui la merce arrivò al suo destino. Cessando essa di trovarsi esposta ai flotti del mare, cessò ad un tempo di essere la cosa sottomessa alla giustizia ammiragliale. I rapporti medj sono finiti, o più non vi restarono che quelli fra il negoziante committente ed il suo commesso.

90. La giurisdizione dell'ammiragliato essendo una limitazione del diritto comune, dev'essere intesa restrittivamente; ed ove cessa la causa dell'influenza ammiragliale, ivi deve cessare tosto ogni giusdicenza di questa straordinaria e speciale magistratura.

91. Se però si abbattesse la lite in un punto incidente, onde si facesse luogo ad una quistione preliminare o pregiudiziale al merito di quella, potrebbe l'ammiragliato deciderla a termini della legge 3, *C.* DE JUDICIIS, *quoties quæstio status, bonorum disceptationi concurrit: nihil prohibet quo magis apud eum quoque, qui alioquin super causa status cognoscere non possit, disceptatio terminetur.* Cui è conforme l'altra *l.* 1,

C. DE ORD. JUD. *Neque enim impedit notionem ejus, quod status quæstio in cognitione vertitur, etsi super status causa cognoscere non possit.*

92. A questo passo giungerebbe il giudice ammiragliale, se un figlio d'un negoziante domandasse il pagamento d'una perdita di assicuranza o l'adempimento di qualsivoglia altro contratto di mare, seguito con suo padre, ed a lui si facesse la pregiudiziale eccezione di non essere nè figlio, nè erede universale di esso padre.

93. Vi arriverebbe egualmente se si trattasse d'un contratto di assicuranza fatto per conto d'un nemico, supponiamo d'un Inglese, col di cui regno vi fosse la guerra, il quale per sostenere la validità di tale contratto negasse l'opposizione fattagli, d'essere d'Inghilterra, e sostenesse di essere Spagnuolo.

94. Ognun vede che questi due punti di questione incidente sono per se stessi di alta indagine, e che di ordinaria competenza non sono d'un giudice straordinario e speciale qual è l'ammiragliato. Decidere se un uomo sia o no d'una tal famiglia, d'un tale stato, non è cosa da farsi leggermente in un punto incidente e sotto ad un giudice non avente per queste cause una regolare giurisdizione. I più profondi principj di diritto civile e pubblico, le massime di alta polizia di stato esigono in simili cause la più estesa e formale discussione: altrimenti con una decisione pregiudiziale, spesso poco istrutta e pericolosa, sempre si rapirebbero ad un cittadino la legittimità, la famiglia, le fortune e lo stato. Egli è per questo che il dotto Emerigon pretende che tali questioni pregiudiziali siano dal giudice ammiragliale e consolare rimesse al tribunale ordinario, *cette question préjudicielle (de l'état et de la qualité des personnes) devra être renvoyée pardevant le juge ordinaire, à qui seul il appartient d'en connaître, pag.* 330, *V.* 2 DES ASSUR. Cita l'esempio d'una lite in cui l'assicurato era Svizzero domiciliato in Inghilterra, ed a cui si opponeva d'essere Inglese, e quindi la nullità della fatta assicuranza. L'ammiragliato di Marsiglia nel 18 dicembre 1759 fece restituire la prima, ricevuta dagli assicuratori, e dichiarò nulla l'assicuranza per l'unico motivo, che l'assicurato era domiciliato in Inghilterra e suddito temporario d'un re nemico, la di cui alta corte ammiragliale avea nel 7 antecedente ottobre confiscata parte d'un carico della stessa nave come appartenente ad un Francese. Ma in

tale causa e decisione la questione di diritto pubblico non fu nè agitata, nè proposta e meno decisa.

95. Questa quistione era incidente, ed il tribunale si limitò a pronunciare sulla domanda principale, senza pronunciare esplicitamente sull'eccezione pregiudiziale, se l'attore dovesse ritenersi Svizzero, siccome quella che formava un semplice mezzo di difesa.

96. Questa opinione del marsigliese avvocato dev'essere ricevuta nel verace senso, ond'era investito l'autore, vale a dire, che siffatte questioni incidenti, sebbene siano giudicate per incidenza da un giudice rispetto a loro incompetente; pure non fanno assoluto stato, come decisioni implicite, che sopra tali materie della qualità dell'uomo e del cittadino sogliono essere pronunciate da un giudice straordinario. Ed intanto egli deve farsi carico dell'incidente ispezione, in quanto che, dice la legge 1, *Cod. de ord. jud.*, appartiene all'ufficio del giudice, che prende cognizione della causa principale, di esaminare l'intiera incidente questione che viene promossa in giudizio. È infatti incumbenza del giudice il prendere cognizione e giudicare di tutte quelle cose, che fanno parte del giudizio ch'egli deve ultimare. Laonde nel caso che all'attore si opponga la mancanza di stato figliale od ereditario, ov'egli pretenda la successione d'un defunto, il giudice straordinario, col pronunciare su questo incidente, non definisce già assolutamente la qualità della persona, ma il merito principale della domandata successione. *Et judex ita de statu non definitive pronunciat, sed principaliter de hæreditate. Nam qui de causa aliqua cognoscere nequit, potest id tantum facere incidenter, de quo Donell., l. 17, c. 19. Brunem. ad d. leg.*, §. 3.

97. Questa giurisprudenza fu adottata eziandio da Cujacio ne' suoi commenti alla *l.* 74, §. 1, *ff. de jud.*, in cui scrive, che la tacita decisione del punto incidente procede dall'esame di esso, non dalla definitiva discussione, quantunque venga in certo modo deciso colla sentenza del merito. *Incidentem quæstionem examinat judex; de principali tantum pronunciat. . . . Dum pronunciat de principali, tacite etiam de incidenti pronunciat.*

98. Queste massime di diritto comune soffrono minori difficoltà nei paesi in cui, sulla forma de' giudizj romani, con una sola sentenza si giudica del merito espressamente ed implicitamente del giudizio incidente e

pregiudiziale. Ma se vi fosse un regolamento giudiziario che astringesse il giudice a pronunciare su d' ogni punto interlocutorio e pregiudiziale un incidente separato giudizio, siccome allora la sentenza potrebbe fare uno stato assoluto, così più grande sarebbe la difficoltà nell' accordare ad un giudice straordinario ed incompetente la facoltà di pronunciare sullo stato e sulla qualità delle persone.

99. In questo caso io procederei con una distinzione. O l'attore cui si promove la controversia di stato è fornito di cosa giudicata dal giudice ordinario a suo favore, ed il tribunale straordinario deve seguirla e pronunciare sulle basi di quella nel merito principale. O l'attore non ha la cosa giudicata a favor suo, ed io distinguo ancora: se la di lui qualità personale contraddetta dal reo, è distrutta da una sentenza del giudice ordinario, si procede come sopra alla definitiva del merito: se non è nè ammessa, nè distrutta da un regolare giudizio, allora il giudice straordinario, in vista delle risultanze, può giudicare il merito a termini di ragione, ed ingiungere all' attore, se è vittorioso, l' obbligo di prestare un'idonea sicurtà per ottenerne l'esecuzione, a garanzia del reo, nel caso che in giudizio regolare venisse pronunciato non competere la qualità personale, con cui si è presentato al giudice straordinario.

100. Senza questa limitazione, o si deciderebbe per incidenza e con troppo di superficialità una causa di alta ispezione, o si ritarderebbe di soverchio la speditezza voluta nei giudizj marittimi, ed insufficiente facoltà si accorderebbe a questi giudici per decidere le controversie di loro competenza.

101. Sia pure che in ogni evento il rimedio del reclamo all'appello del dipartimento possa assicurare lo stato de' cittadini e garantirli dalla non sufficiente cognizione d' un giudice mercantile in materia di stato personale e civico; ma non sarebbe a mio consiglio prudente legislazione quella di esporre i cittadini al grave pericolo di essere lesi nel punto essenziale della civica loro esistenza, per invocare dappoi un rimedio spesso inutile e sempre incerto e pericoloso, ond' essere conservati dal superiore tribunale ne' proprj diritti. Nè giusto sarebbe dall' altra banda il pretendere, che un tribunale di commercio si astenesse dal pronunciare nelle controversie commerciali, perciocchè vi sia intervenuta una questione di stato, che dell'ispezione fosse del giudice ordinario, quando le leggi autorizzano anche il

tribunale incompetente a comprenderla nel giudicato del merito principale.

102. Se poi la parte convenuta nanti del giudice ammiragliale propone la riconvenzione, per un titolo non competente all' ammiragliato, certamente quella non deve aver luogo, ed è facoltativo all'attore di proporre da lui la declinatoria. Imperocchè la riconvenzione per un titolo estraneo all'ammiragliato non può essere considerata nè una dipendenza della promossa azione, nè un'eccezione o difesa contro di quest'azione, ma sibbene una nuova petizione procedente da una distinta azione. *Non enim reconventio exceptio est, sed actio potius, mutuaque petitio.* FABER. DEF. 6, C. DE EDENDO. *Eniac. ad l.* 11, *ff. de jurisd.*

103. Che se l'attore preferendo finire ogni lite col suo avversario convenisse seco di trattare e discutere il soggetto anche dedotto nella riconvenzione, altronde incompetente all'ammiragliato, questi allora potrebbe deciderlo come giudice consensuale delle parti. ARG. L. 74, §. 1, *ff.* DE JUD. *Judex qui usque ad certam summam judicare jussus est, etiam de re majori judicare potest, si inter litigatores conveniat. Arg. l. ex consensu* 23, *ff. de appell.*; ma il miglior ordine vorrebbe ch'egli se ne astenesse.

104. Se poi non una riconvenzione viene proposta dal reo convenuto, ma una compensa, e questa non sia nè torbida, nè ardua, ma liquida e facile a giudicarsi, ella può essere opposta e valutata in giudizio, quand'anche procedesse da un titolo non soggetto alla giusdicenza ammiragliale. Poichè riesce affatto indifferente agli effetti legali che il debitore paghi o compensi quanto si è a lui addomandato. *Nec enim interesse solverit, an pensaverit. L.* 4, *ff.* QUI POTIOR. IN PIGN. *Et solvit qui compensat,* GOT. AD D. L.

105. Senza dubbio continuano ad essere d'ispezione dell'ammiraglità le prese fatte in mare, i riscatti, gli avanzi dei bastimenti e delle navi disfatte dai flotti e dai venti, gli effetti dispersi dai naufragi ed i naufragi stessi, i deperimenti dei vascelli, i getti e le contribuzioni che si fanno appunto in ragion del valore delle merci gettate, per sottrarre la nave al pericolo di naufragare, le avarie ed ogni spesa straordinaria ed improvvisa, ed ogni danno che occorre ad un vascello, od al suo carico durante il corso del viaggio, e gl'inventarj ed il rilascio degli effetti lasciati nel vascello da coloro che muojono in mare.

106. E siccome la giurisdizione dell' ammiragliato non si arresta già alle rive del mare ed ove cessano i marini flotti, ma si estende nei fiumi navigabili, fino dove il flusso si fa sentire, e giungono le acque capaci a portare i bastimenti e vascelli del mare, così fino dove giunge la marittima navigazione, ivi perviene la giurisdizione ammiragliale.

107. Rimangono quindi sotto la competenza dell' ammiraglio le pesche di mare, degli stagni salati e delle imboccature dei fiumi; i parchi, le peschiere, le reti, i fili di pescagione; le compre e vendite dei pesci nei battelli, o sulle spiaggie, rade e porti di mare; i danni che ne possono risentire nel mare, o nei fiumi navigabili le peschiere, o che queste a quelli possono arrecare, o che le navi possono altronde soffrire nel mancare del dovuto spazio per tirare i vascelli. Quand' anche le peschiere siano bene ed opportunamente costrutte e collocate, lontane dall' imboccatura del fiume nel mare, ed al di là del flusso e riflusso nei fiumi navigabili, possono nuocere od essere danneggiate nell' atto che il bastimento viene o va nel mare, e s' abbatte in queste peschiere che si trovano costrutte sulla riva del mare, od all' imboccatura d' una fiumana che si scarichi nel mare; e somiglianti contestazioni appartengono ai giudici ammiragliali.

108. I vascelli, che come sopra vengono tirati nel mare a mano d' uomini, od ai cavalli o buoi, a vele spiegate e chiuse, hanno secondo i varj regolamenti dei paesi de' differenti tratti, che debbono essere liberi e sgombri da ogni impedimento. Ordinariamente tali spazj sono della larghezza di 24 piedi, lungo i fiumi navigabili fino dove si fa sentire il flusso del mare. Sebbene detti spazj in quanto servono alla marina ed alla navigazione siano sottoposti alla cognizione dell' ammiraglio, pure se ivi succedesse un omicidio od altro delitto, competerebbe al solo giudice ordinario criminale la prosecuzione del crime; la costruzione del processo e relativa definizione a sentenza. Poichè la pubblica vendetta non deve essere ad altro potere affidata, fuorchè al giudiziario, dalla legge destinato ad ordinariamente conoscerla ed applicarla. Se i rei fossero gente di marina, potrebbero tutt' al più essere giudicati da un consiglio militare; ma gli atti primordiali, come la visita del ferito o del cadavere, la descrizione del corpo di delitto e simili debbono sempre essere praticati dagli ufficiali di polizia criminale.

109. Gli ufficiali dell' ammiragliato sopraintendono ancora ai danni che

si arrecano alle dighe, alle palizzate, ai terrapieni, alle alzate di pietre, ed altre opere fatte per rompere le onde, per caricare e scaricare le merci, per marciapiedi degli abitanti e per garantire le case dall' innondazione e violenza del mare. Vegliano pure alla conservazione, spurgo e sgombro dei porti e delle rade in tutta la loro profondità e grandezza.

110. A tale effetto essi ufficiali sono obbligati col mezzo degli ingegneri del loro corpo di portarsi tutti gli anni sulla faccia dei luoghi marittimi e spettanti alla navigazione, ed ivi visitare i porti, le rade, i moli, le dighe e le altre opere di architettura marittima, farne misurare la profondità, disegnare i cangiamenti della natura e dell' arte che possono essere accaduti, proporne le riparazioni o le nuove opere, e di tutto farne un tipo ed un processo verbale, da spedirsi alla cancelleria dell' ammiraglità.

111. Altri ufficiali incaricati della parte amministrativa presentano alla suddetta cancelleria un quadro in cui si rende conto di quanto si paga e percepisce per la manutenzione dei porti, moli e dighe, coll' annuale quantità e prodotto di essi in via di bilancio; vi pongono i nomi dei ricevitori e le altre notizie tendenti alla sicurezza della navigazione e del relativo commercio.

112. Ad altri impiegati ammiragliali si affida la vigilanza di ricuperare e levare dalle onde i corpi negati, o che si trovano cadaveri dal mar gettati sulle spiaggie o nei porti, o nei fiumi navigabili, tanto che siano di sommersi marinari, essendo a bordo dei loro bastimenti o travagliando intorno ai medesimi, quanto che siano di viandanti e passaggeri. Appena fatto il processo verbale dello stato de' cadaveri in tal modo trovati, ne daranno immediatamente copia alla polizia criminale del luogo, perchè procedasi a quanto esser può del di lei istituto nella successiva verificazione della morte naturale o violenta, per fatto d' infortunio o per delitto.

113. Oltre le guardie, che ordinariamente vi sono in ogni tempo ai porti ed ai luoghi importanti del mare e de' grandi fiumi, in tempo di guerra si mettono delle frequenti guardie anche civiche su certi posti del mare ed alle coste. Rispetto a queste guardie civiche che s' impiegano soltanto in tempo di guerra e nei casi di sospetto di qualche colpo di mano

improvviso od altro pericolo, se mentre sono sotto le armi succede fra loro qualche delitto, certamente sono giudiziabili da un consiglio militare, ma appena cessata la temporale loro funzione, essi più non sono soggetti sì nel civile che nel criminale, che all' ordinario loro giudice e tribunale.

114. All' autorità dell' ammiragliato di concerto col ministro della guerra compete la nomina delle commissioni occorrenti per giudicare le piraterie e tutte le prede marittime che si possono praticare dai corsari ed armatori in corso del proprio Stato sugli altrui vascelli od effetti, sia in tempo di guerra coll' autorizzazione del governo, sia in pace senza superiore permesso; e tutti i ladroneggi che dalla gente d' equipaggio, o dai forestieri che si trovano in nave, si possono a danno altrui commettere nella medesima, ed all' atto del suo carico e scarico; le diserzioni degli equipaggi dai loro bastimenti, e generalmente tutti i delitti marittimi commessi sul mare, nei porti, sulle rive e loro adjacenze.

115. In ordine alla diserzione scrive M. Valin ne' giudiziosi suoi commenti all' art. X del tit. 2, lib. 1 dell' ordinanza di Luigi XIV, che non si può stabilire il delitto di tale specie negli ufficiali e soldati di marina, quand' essi non fanno che nascondersi ed assentarsi, invece di presentarsi al loro destino a norma dell' ordine loro comunicato. Se questa mancanza non viene due volte consecutive praticata con dati che manifestino l' animo preparato a fuggire dal corpo e dallo Stato, il delitto non è che disciplinare e non può essere sottoposto che al consiglio di disciplina. La sola recidività nella latitanza ed assenza, con animo deliberato alla fuga ed all' abbandono del corpo e dello Stato, può determinare il crime della diserzione.

116. La sola differenza consisterà nelle pene, mentre chi fugge o diserta da una nave mercantile non si fa reo in faccia dello Stato di sì grave delitto, come se la fuga o la diserzione fosse da un vascello da guerra, o da qualunque nave armata del suo governo in cui militasse.

117. L' ammiraglio dovrà quindi unitamente al ministro della guerra proporre al governo quei regolamenti disciplinari e penali che possono convenire alla varietà dei casi e delle circostanze, onde i marinari mer-

cantili, così come i militari siano costantemente guidati all' adempimento fedele dei loro doveri.

118. Sebbene nello Stato, oltre del ministro della guerra, vi sia quello della marina o delle colonie, siccome a' nostri giorni videsi nella repubblica, ed ora vedesi nell' impero francese, da cui sembra interamente dipendere l' ufficio dell' ammiraglità; pure l' ammiraglio deve derivare la sua autorità immediatamente dal capo della nazione; ma nei regolamenti penali deve sempre concertarsi coi ministri della guerra, della marina, della giustizia e della polizia, e con quello di finanza o dell' interno negli oggetti che possono riguardare la pubblica amministrazione.

119. Per quanto siano ben divisi i poteri dello Stato e gli attributi de' ministeri, non è mai possibile di trovare e fissare nella demarcazione delle loro facoltà quel punto matematico, in cui assolutamente cessi l'influenza dell' uno per far luogo all' ingerenza dell' altro. S' incontrano ad ogni tratto degli oggetti di mista ispezione, in cui coincidono le facoltà di due o più ministeri. In questi casi la retta amministrazione dello Stato ed il pubblico bene si danno la mano ad esigere, che con morale politica armonia i ministri s' accordino a far sanzionare dal governo quei provvedimenti e metodi ch' esser credono di ragione.

120. In materia di contrabbando, come si vedrà a suo luogo, gli ufficiali di marina sono al pari delle guardie di finanza obbligati, per dovere verso la loro nazione, a vegliare che non siano frodati i tributi della finanza. Ma questa ispezione non essendo essenzialmente attaccata al valore d' un soldato marittimo, dev' esser incoraggita in lui dalla speranza d' un premio, ogni volta che sorprenda ed arresti con effetto le merci frodate.

121. Al solo ammiragliato appartiene la sopra veglianza generale alle manifatture di marina, agli operaj ed alle opere che a quella sono destinate. Gli arsenali, i cantieri, le darsene, le fonderie e le altre officine di effetti attinenti alla costruzione de' vascelli, alle armature, ai finimenti ed alla navigazione, non che le malversazioni e gli abusi che vi si potessero commettere, sono sottoposti alla giurisdizione ammiragliale.

122. In mezzo all' indipendenza, in cui dev' essere l' ammiraglio nell' esercizio delle sue facoltà, ed all' ampiezza di quelle che a lui competano, bisogna star lontano dall' accordargliene di soverchio. Soverchia infatti

è quella che alcune ordinanze di Francia gli accordavano di poter avocare a se le cause contestate nanti i giudici ordinarj e di commercio, e scagliare anco delle multe contro le parti che non avessero adito il giudice ammiragliale, o contro le giudicature stesse che ne avessero accettate le contestazioni. Imperocchè o le parti vanno d'accordo, ed il giudice allora non è più incompetente; a meno che lo fosse espressamente dichiarato tale dalla legge, nel qual caso il risultato sarebbe quello d'una sentenza nulla; ed anche in questo caso, se le parti l'avessero potuto adire in buona fede, la sentenza sarebbe valida: *Arg. L. Barbarius Philippus*, 2, *ff. DE OFF. PRÆT.*; o le parti sono discordi, ed è loro facoltativo d'interporre la declinatoria, e di appellare se questa non viene ammessa. La dizione di nullità in via d'appello, sempre proponibile col mezzo del pubblico ministero, è l'unico sentiero che il cittadino deve battere, s'egli crede che non gli sia stata amministrata giustizia. Ma nessun giudice ammiragliale, nè l'ammiragliato intero può arrogarsi il diritto di trarre a se una lite portata alla cognizione d'un altro giudice o tribunale, per quanto marittimo sia il punto della questione, se la parte interessata non ricorre al tribunal di cassazione.

123. Egli è però vero, che nemmeno in mezzo alle antiche sue prerogative l'ammiraglio da se stesso ebbe la giurisdizione contenziosa: egli era bensì grand'ufficiale di spada, ma la giustizia veniva amministrata dai consessi generali e particolari degli ammiragliati, dai luogotenenti ed altri ufficiali di lunga toga, vale a dire della classe degli avvocati, in quel modo che si praticava nelle altre giusdicenze; e le sentenze si proferivano ed intitolavano in nome dell'ammiraglio, il quale realmente non presedeva nè decideva, che nel consiglio di marina, in cui avea voto deliberativo e preponderante.

124. Vedesi infatti che, eccettuati i barbari lidi o le incolte contrade del Levante o delle colonie, o di altri luoghi infecondi d'uomini graduati nelle scienze, ne' quali si ammettevano giudici nei consessi dell'ammiragliato anche i semplici negozianti, che in un esame subìto dinanzi i consoli o le magistrature locali mostrassero d'essere istrutti delle ordinanze di marina ed un sufficiente criterio in ogni parte del regno, tali giudici venivano con decreto dell'ammiraglio eletti dal ceto degli avvocati dell'età d'anni 26, previo esame sulle leggi marittime ed una informazione

sui costumi e sulla religione loro. Una volta che per tre anni avessero amministrata giustizia nei consessi ammiragliali, potevano essere ricevuti membri e consiglieri nelle alte corti di giustizia ed in ogni parlamento.

125. Tutte le nazioni colte hanno sempre ritenuto che la magistratura degli avvocati è decisamente superiore al giudice di prima istanza: vanno essi del pari ai consiglieri d' appello, e dal loro ceto sogliono uscire i membri delle sovrane corti di giustizia de' più augusti senati e più illustri governi. I maggiori studj, più pronti ingegni, più liberali travagli, più grandi impegni che si richiedono nell' avvocato dimostrano questa verità colla storia di tutti i tempi. *Gloss. ad L. univ., C. de Decur. Tiraqueau de nobil. adv. cap.* 29, *n.°* 12, 14. *Mornac ad* [redacted] *adv., C. de advoc. Pitaval XVI*, 65.

126. È quindi un ingiustissimo sfregio che viene impresso al rispettabile loro ceto, quando dai superiori tribunali si ammettono i candidati all' avvocatura con soverchia facilità, e con altrettanta da quella si sospendono i graduati. I buoni principi, i savj governi ed i popoli liberi hanno sempre repressa questa ingiusta licenza dei giudici, foriera spesso della corruzione dello Stato, ed argomento sempre dell' imbecillità, dell' arbitrio e della passion dei giudici, trasportati dall' immoralità del loro cuore a gustare le ree dolcezze del raro sentimento di nuocere altrui senza sperarne un bene. Luigi XIV soleva dire che i suoi ufficiali del regno lo facevano parlare da uomo, ma gli avvocati il facevano ragionare da re. Carlo Magno prima di lui soleva sentire gli avvocati per fare le leggi ed ai giudici le dava ad eseguire. *Adhibitis in consilio advocatis legem dicebat, a judicibus observandam.* COM. IN CAPITUL.

127. La casa degli avvocati, che vi esercitano con decoro le loro funzioni, dev' essere esente dagli alloggi militari, siccome quelli che turbano i loro studj. Varj editti di Francia loro accordano questo diritto, e particolarmente i regolamenti di Poitiers e l' ordinanza del 30 gennaro 1687 confermata dai successivi editti di sì colto e sì famoso monarca.

128. Negli statuti d' Italia trovasi del pari una disposizione che vieta ai professori di mestieri romoreggianti, come fabbri, ferraj e simili, di arrogarsi di prendere domicilio ed officina in una casa già abitata da un giureconsulto. L' interesse che il pubblico ha nel libero esercizio delle

intellettuali loro occupazioni, dovette con ragione dettare al legislatore somiglianti limitazioni a favore dei loro studj.

129. In forza degli art. IV e VI del tit. 3, lib. 1 dell' ordinanza di marina, in difetto dei luogotenenti o dell' avvocato del re, le funzioni di giudice, durante la malattia o l' assenza di altro di essi, vengono sostenute dal decano degli avvocati residenti in luogo, ad esclusione d' ogni altro giudice ivi residente.

130. Il procurator della nazione o del principe deve sempre intervenire ai giudizj marittimi, ove si tratti dell' interesse della nazione o del principe, dell' ammiraglio, del pubblico e dei minori: per gli assenti basterà che intervenga il curatore speciale, che loro verrà destinato in un avvocato del luogo in cui pende la causa.

131. Agli ufficiali tutti dell' ammiraglità compresi gli stessi marinari è altamente proibito di ricevere dai mercanti pesce od altra merce, e meno danaro sotto qualsivoglia pretesto, escluso anche quello del regalo gratuito di colorata amicizia; mentre in una materia così delicata ogni donativo sarebbe per lo meno sospetto e pericoloso.

132. Nè loro resta meno vietato di avere, od accettare direttamente od indirettamente alcuna interessanza o parte negli appalti dei diritti che si pagano per gli oggetti marittimi, di qualunque natura essi siano, e sotto qualunque figura l' interesse in tali diritti possa esser coperto.

133. Chiunque si trovasse in contravvenzione alle predette inibizioni, oltre la perdità del proprio impiego, anderebbe soggetto ad un proporzionato castigo.

134. Ogni consesso ammiragliale dee nell' ufficio avere un cancelliere, il quale sia giureconsulto, d' anni 25, e di buona vita e religione, il quale, all' assumere le sue incumbenze, riceverà dal capo d' ufficio un inventario di tutte le carte a lui confidate, delle quali ad un tempo esser ne possa risponsabile, e scaricato, ove da lui si chiedessero dei registri di cui egli non avesse fatta la ricevuta.

135. Per lo stesso principio di giustizia non sarà mai costretto il cancelliere a privarsi delle minute originali de' suoi atti, dei quali egli ne ha la risponsabilità, eccettuati rarissimi casi, nei quali dal capo d' ufficio se ne farà negli atti del cancello speciale rimarco per sicurezza e garanzia di esso cancelliere.

136. Se il cancelliere percepisce in forza di superiori ordini qualche emolumento sugli atti od estratti ch' egli rilascia, è tenuto di scriverne la somma percetta a piè del foglio, sotto pena di restituire quanto ha ricevuto, della sospensione dell' impiego, e della perdita di questo nel caso di recidività. Le tabelle delle tasse dovranno sempre vedersi affisse nella cancelleria.

137. Incorrerebbe un' eguale pena, se colposamente lasciasse degli spazj in bianco nei registri, od altrimenti aprisse il varco ad alterare la genuinità e legittimità degli atti e registri.

138. Sette registri sembrano necessarj ad una cancelleria ammiragliale ben organizzata. Nel primo si possono scrivere le cause verbali straordinarie e sommarie: nel secondo quelle di processo scritto e le ordinarie: nel terzo gli editti, decreti, le ordinanze, dichiarazioni superiori, commissioni, istallazioni d' ufficiali, e nomine di gente adetta alla marina, non che le notificazioni dei contratti marittimi: nel quarto i congedi per brevi e lunghi viaggi, i passaporti accordati agli inimici, i permessi di navigare ai forestieri ed agli armatori in corso, sia del continente, sia delle isole, e le loro dichiarazioni di far ritornare i vascelli per iscaricare e disarmare nel luogo dell' armamento: nel quinto i rapporti de' capitani, maestri e padroni di nave, le notificazioni delle prede, dei naufragi e degli avanzi navali, ed effetti smarriti, e di tutti gli atti relativi: nel sesto i depositi di carte od effetti, o danari, le consegne degli effetti ritrovati, o salvati dal naufragio od altrimenti ricuperati, e le tasse ov' egli faccia le veci del tassatore e ricevitore: e nel settimo tutti i ruoli dei padroni e maestri di nave, e dei marinari e pescatori domiciliati sotto la sua giurisdizione, col numero, porto e fabbrica dei vascelli ivi appartenente ai cittadini del paese o di altro Stato.

139. Qualunque carta ritrovata in un vascello preso, salvato o ricuperato dal sinistro evento, ed ogni altra scrittura dei cancelli, al par delle istruzioni secrete, non possono mai dal cancelliere lasciarsi vedere ad alcuno senza un ordine scritto del capo d' ufficio, per evitare ogni frode e collusione a danno della retta amministrazione di giustizia.

140. Ogni sei mesi almeno il cancelliere d' un ammiragliato presenterà all' ufficio superiore, cui appartiene, il quadro delle seguite operazioni e dello stato attuale degli affari colle debite osservazioni.

141. Se il cancelliere viene a morte, i suoi eredi sono tenuti di rispondere degli atti, effetti e danari consegnatigli, in quanto che possono essere loro pervenuti.

142. Sono pure dipendenti dall' ammiragliato i commessi visitatori, che colle guardie di finanza stanno ordinariamente nei porti ed ai luoghi in cui giungono le navi, per ivi con immediata prontezza e vigilanza far la visita dei bastimenti all' arrivo ed alla partenza, formando una specie di controllo al capitano o padrone, al quale sono tenuti di consegnare immediatamente copia del loro atto di visita, sotto pena di rispondere di ogni spesa, danno ed interesse procedente dal ritardo.

143. A tal effetto chi vuol essere nominato commesso visitatore, deve dare un' idonea sicurtà dell' abuso che potesse fare del proprio impiego.

144. Coll' atto di visita si farà relazione di quali merci sia carico il vascello, qual sia l' equipaggio, quali viandanti vi si trovino, donde vengano o dove vadano, qual sia il giorno dell' arrivo o della partenza della nave, e quanto abbiano percetto per loro emolumento.

145. Questi atti di visita vengono registrati su d' un protocollo che si chiude alla fine d' ogni anno colla firma del capo d' ufficio.

146. Si oppongono i commessi visitatori, col braccio anche delle guardie di finanza o di altra forza armata, al trasporto delle mercanzie predate o frodate ai dazj, e le sequestrano facendone immediato rapporto al capo nel loro ufficio, sotto pena della sospensione dell' impiego e della rifazione di cui sopra, a favor dello Stato o delle parti interessate.

147. Devono quindi vegliare sulle merci che fossero state involate o rapite su qualche nave amica od inimica, di buona o cattiva preda, da un vascello armato in corso, il di cui capitato e le genti d' equipaggio sogliono nasconderle per ledere e frodare l' armatore de' frutti delle legittime sue prede.

148. Invigilando essi pure sui contrabbandi, devono principalmente ricordarsi che, fra le merci di cui n' è vietata l' uscita, occupano il primo luogo le armi e le munizioni da guerra, per uscire le quali vi è espressamente necessario uno speciale permesso del governo, e così resta principalmente proibita l' entrata di quelle mercanzie che furono prese ai concittadini dello Stato. Ogni governo ha sempre vegliato perchè somiglianti effetti non si possano da chiunque ed in qualunque parte del

proprio Stato introitare e vendere sotto verun pretesto, senza essere confiscate le merci stesse e le navi che ne fecero il carico, e senza che gli acquirenti ne incorrano una multa proporzionata, da distribuirsi per un terzo ai denunciatori, un terzo a colui cui fu presa la merce e che la reclama, ed un terzo alla nazione. Non è però vietato al proprietario di far riacquistare le proprie merci fuori dello Stato e di farle introitare a di lui privata disposizione. Che se queste merci non sono prese al privato cittadino dall'inimico od altrimenti, ma viene preso il vascello intiero al cittadino proprietario, cessa la detta inibizione, e quello può essere liberamente condotto e comperato nello Stato, sì dai nazionali, che dagli esteri senz'alcun rischio di confisca. Poichè in questo caso non è un ladroneggio che fu causa della preda, ma una regolar preda del vascello che non ha potuto difendersi da chi lo attaccò. Così ha giudicato il tribunale di Marsiglia nel 27 maggio 1767 in favore del capitano Alessandro de Tertia comandante la barca *La Maria* contro i di lei proprietarj al tempo della presa, che ne addomandavano la confisca.

149. I commessi e le guardie di finanza sono però liberi di potere indipendentemente dai consigli ammiragliali procedere alle invenzioni degli effetti di contrabbando, ma se questi sono i primi ad agire, non possono essere impediti nella loro ispezione.

150. Impediranno i commessi ai padroni e capitani di nave di far vela senz'aver pria riportato il congedo dell'ammiraglio, e senz'aver riconosciuto che sia stato legalmente registrato alla cancelleria ammiragliale del luogo, ed ove un capitano salpasse dal porto senza tali ricapiti, potranno essi passare al sequestro della nave.

151. Debbono in egual modo impedire ai capitani di scaricare alcuna mercanzia, pria che abbiano fatto il loro rapporto alla detta cancelleria, e sono incaricati nel caso d'uno scarico precoce ed arbitriario di sequestrare la nave e le merci; eccettuato il caso che vi fosse un pericolo imminente, che dovrà esser sul campo rilevato nell'atto di visita, che i capitani sono tenuti di soffrire nel loro bastimento.

152. Agli ufficj ammiragliali appartiene eziandio il *ricevitore*, il quale sta presso la cancelleria per il rilascio di congedi e passaporti, ed interviene col cancelliere agli atti che interessano l'ispezione dell'ammiragliato.

153. Anche gli *interpreti* delle lingue straniere sono ufficiali dell' ammiragliato, semprechè siano stati eletti dall' ammiraglio in vista dei documenti e certificati di accreditati negozianti, che attestino la capacità di spiegare lingue peregrine, ed abbiano prestato il giuramento di fedeltà nelle traduzioni che loro verranno affidate.

154. Sotto tali discipline eletti, hanno essi come periti giurati il privativo diritto di tradurre e spiegare tutte le carte che si presentano all' ufficio ammiragliale; e di servire di *trucimani*, ossia interpreti a tutti i forastieri che hanno rapporti col detto ufficio, come i capitani di nave, i mercanti, i viaggiatori, la gente d' equipaggio dei vascelli e tutte le altre persone di mare.

155. Nei casi contenziosi, se un forastiero dà per sospetto o ricusa un interprete, il giudice ne sceglie un altro, il quale ripete il giuramento di spiegare con fedeltà i discorsi e le risposte degli stranieri. Non possono quindi le traduzioni far fede in giudizio, se le parti non sono d' accordo nella scelta dell' interprete, ed in caso di loro discrepanza non sia stato eletto dal giudice. Ogni altra traduzione sarebbe un documento privato, non autentico nè giuridico, a meno che non vi fossero in luogo degli interpreti d' ufficio, nel qual caso è libero alle parti di presentarne una nota al giudice, e si procede allora come nell' elezione di qualunque altro perito.

156. I così detti *fattori*, *agenti* o *commessi* dei negozianti forastieri negli affari del loro commercio, siccome quelli che parlano le lingue straniere, possono essere assunti nella qualità di periti interpreti, purchè non abbiano alcuna eccezione che li renda testimonj viziosi. Poichè chi non potrebbe in una lite esser testimonio, esser non ne può il perito.

157. Anche i *mediatori* o *sensali* di affari marittimi appartengono agli ufficj dell' ammiragliato quando da lui sono nominati. Così chiamansi anche *sensali conduttori*, perchè accompagnano e servono di guida ai capitani di nave esteri o nazionali che capitano nei porti, e s' interessano per loro negli affari di commercio. Questi ufficiali vengono ordinariamente approvati al loro esercizio dalle rispettive camere di commercio, purchè non siano stati imputi d' alcun delitto criminale e non siansi giustificati, non abbiano fallito o fatto dei patti moratorj o di ribasso ai loro creditori, senza che vi apparisse la causa d' un mero infortunio ed

abbiano riportato un certificato di capacità e probità, sottoscritto da tre negozianti almeno.

158. Questi mediatori o sensali, perchè meritino fede in giudizio, debbono registrare tutti i loro contratti su d'un libro giornaliero e regolare, tutto scritto di loro mano o di quella d'un loro commesso a ciò destinato, ma in questo caso ogni pagina sarà da loro firmata. Potranno pure col mezzo d'un commesso far praticare le operazioni preparatorie d'un contratto, ma l'atto di accaparrare, contrarre, stipulare ec. non sarà mai valido se non è personalmente fatto dai sensali e da essi registrato giornalmente, colla spiegazione dei nomi de' contraenti, dell'oggetto e prezzo del contratto.

159. È rigorosamente vietato ai sensali di prestarsi a dei contratti di assicuranza in cui si vogliano lasciare dei bianchi nelle polizze che fanno sottoscrivere alle parti contraenti, o vi abbiano essi dell'interessanza diretta od indiretta, o qualsivoglia altra immischianza nei diritti degli assicurati.

160. Si guarderanno i probi sensali dal far sottoscrivere alcuna polizza d'assicuranza, che non contenga tutte le condizioni volute dalle leggi e convenute fra le parti, e specialmente rispetto alla prima, che n'è il prezzo, sia che questa si paghi in effettivo contante all'atto della firma della polizza, o che il modo ed il termine del pagamento siano altrimenti regolati fra l'assicuratore e l'assicurato.

161. Nè sarà loro più lecito di aprire dei conti correnti colle parti contraenti, massime relativamente alle prime, o di rendersi garanti e mallevadori per gli assicurati o gli assicuratori, incaricarsi degli obblighi degli uni o degli altri ne' casi di qualche indennizzazione per avvenute perdite od avarie, e generalmente di mischiarsi direttamente od indirettamente nella forma od esecuzione delle polizze di assicuranza.

162. Da simili atti, in cui i sensali siansi immischiati o ne abbiano presa segreta parte, non nasce a loro alcuna ragione esprimentabile in giudizio; anzi le zelanti camere di commercio passano a sospenderli e ad escluderli dal ruolo ove siano recidivi.

163. Qual fede potrebbe mai meritare un sensale negli atti ch'egli dee registrare, se in questi egli stesso ha un interesse a far sì che l'uno o l'altro contraente eviti un certo danno e facile trovi un utile?

Come la fede pubblica saprebbe riposare tranquilla sul privato testimonio d'un uomo che per la parte avuta nei contratti da lui trattati e registrati si è posto nel conflitto de' suoi interessi con quelli di una delle parti contrattanti? Testimonio nella cosa sua, come dicono le leggi 10, *ff. et C. de test.*, egli non è più degno della fede di cui è rivestito. La deposizione dell'uomo non deve mai essere cimentata fra la verità ed il proprio interesse: è questo uno scoglio in cui ella è troppo esposta a perire.

164. Veggono quindi di mal occhio le leggi de' ben organizzati governi, che i sensali facciano alcun traffico, negozio o commercio di mercanzie sotto il loro nome o dei loro figli o commessi per proprio od altrui conto, o che partecipino alle compagnie e società commerciali, ricevano indirizzi speciali e commissioni dagli esteri negozianti o capitani di nave, e ne dirigano le loro vendite ed operazioni mercantili. Imperocchè non potendosi queste cose operare senza un utile specifico per il sensale, è sempre sospetta la di lui fede in faccia di coloro con i quali egli contrae per se o per altrui vantaggio.

165. Una giusta delicatezza nell'esercizio del proprio impiego impone ai sensali che fossero rimasti aggiudicatarj di merci, od effetti esposti all'incanto, l'obbligo di manifestare entro di ore 24 il nome della persona per la quale hanno agito.

166. Divieto dei sensali è pure quello di stabilire o ritenere, nelle mercanzie o negli effetti che si contrattano, prezzi arbitrarj e differenti da quelli comunemente correnti sulla piazza o sul luogo del contratto.

167. Se un sensale trovasi già iniziato nella trattativa d'un affare, non è più lecito ad un altro sensale, nè direttamente, nè col mezzo di sottomesse persone, d'ingerirsi nell'affare maneggiato dal collega o dal di lui commesso: ed ogni ostacolo, che un sensale mette o fa nascere alle negoziazioni di un altro, è sufficiente titolo per fargli perdere il provento del contratto od anche sospenderlo dal suo impiego. Questo abuso turba la lealtà del commercio, nuoce alla pubblica fede e malagevola le operazioni degli onesti sensali e negozianti.

168. Più severe esser devono le misure delle camere di commercio contro costoro che senza la veste di sensale girano le piazze ed i mercati, intavolano delle negoziazioni, accaparrano delle merci, ne propon-

gono il traffico o lo fanno essi medesimi, ed ogni astuzia ripongono per trarre un esorbitante guadagno da un illegittimo commercio e dalle spurie mediazioni cui si intromettono a dispetto delle leggi e del buon ordine commerciale. Questa razza di gente, che intriga l'altrui mestiere, vuol essere punita ed affatto sbandita dai luoghi e rapporti mercantili. Sono tanti calabroni infesti al commercio ed alla fedeltà e buona fede, di cui è risponsabile il legittimo sensale: e vogliono essere distrutti colla stessa fermezza con cui si proteggono i probi ed accreditati sensali.

169. Ogni arbitrio è uno stimolo ad abusarne: e per evitare l'abuso deve la legge determinare la quantità degli emolumenti che competono al sensale per ogni differente contratto ch' egli riduca a termine ne' modi regolari; e le stabilite tasse non potranno mai essere sorpassate dai sensali nella percezione dei loro diritti.

170. Siccome poi l'uomo non suole mai rinunciare ai proprj vantaggi, che in vista d'un utile a di lui senso maggiore, così sarebbe indizio di prevaricazione o di declinazione dai proprj doveri il vedere che un sensale non avesse in un contratto percetto gli emolumenti a lui accordati dalla propria tariffa, senzachè ne apparisse una legittima causa di tale generosità.

171. Regolarmente il sensale ha il profitto dell'uno per cento sul valore della cosa contrattata, da esigersi per metà d'ambe le parti. Ma per esigerlo è di mestieri che il contratto sia stato nelle regolari forme perfezionato: non è però egli sottoposto all'esito materiale dell'esecuzione, impedita dal pentimento d'una delle parti, o dal colposo recesso di uno dei contraenti, nel qual caso anche il recedente deve soddisfare l'emolumento della sensaria. Nè potrà essere il sensale frodato de' suoi diritti, perciocchè dopo avere coll'industria e coll'abilità ritrovato un compratore alle condizioni volute dal venditore e quelle con lui concertate, questi si ricusi dal prestarsi alla vendita sotto pretesto che può trovar miglior partito, o per altra causa da lui immaginata all'opportunità, per sottrarsi al soddisfacimento della sensaria. L'Azuni riferisce a questo proposito una massima stabilita dal consolato di Nizza, per cui si giudicò che iniziata da un sensale la trattativa d'una negoziazione fra due mercanti, quantunque senza la di lui assistenza venga perfezionata, abbia egli diritto ad avere la sensaria. *Dizion. Ar. Sensale*, §. *VII.*

172. Che se anche senza colpa del sensale, nè delle parti contraenti, ma per un fatto meramente accidentale ed improvviso venisse il contratto a non essere conchiuso, dopochè per parte del sensale si era già tutto preparato e combinato, e che, per quanto è della di lui opera, la trattativa era stata regolarmente diretta, per ragione di equità si dovrà accordare dalle parti al sensale una proporzionata rimunerazione, avuto riguardo all' operato ed all' importanza dell' affare. Imperocchè il non aver diritto a percepire tutto l' emolumento, non è una ragione per averne nissuno; tanto più che il vero uffizio del sensale consiste nell' aprire delle prudenti trattative, nel conciliare ed unire gli animi, nell' agevolare le difficoltà che si affacciano alle negoziazioni, e non già nel concludere con effetto, a meno che ne avesse uno speciale mandato. *Arg. l.* 10, *ff. de ann. leg. Azuni d. l.*, §. *VIII. Dig. de proxen. Stracca eod. tit., p.* 1, *n.°* 6. *Calv. de æq., l.* 2, *c.* 146, *n.°* 18.

173. Ove quindi risulti che il contratto siasi effettuato nel tempo prossimo alla trattativa operata da un sensale, e che di essa non siansi variati i patti e le condizioni, ritenuti essendo lo stesso prezzo e le stesse basi nel medesimo identico effetto contrattato, non potrassi a questo sensale impugnare l' intiero suo emolumento dalle tariffe ordinato.

174. All' opposto se il sensale non sarà riuscito nella tentata negoziazione, attesa la discordanza delle parti nel prezzo, nella qualità della merce o negli altri punti sostanziali d' un contratto, cosicchè non abbia potuto avvicinarle, qualunque fosse stata l' opera sua, l' operazione di commercio, non essendo mai giunta alla perfezione, egli non ha diritto al menomo emolumento, e dee ascrivere a sua sventura il mal esito delle proprie negoziazioni.

175. Ma se il sensale intavola delle trattative, concilia gli animi ed unisce i consensi de' contraenti, e poi durante la continuazione di quelle vi concorre un altro e s' intromette a comporre gli altri punti accidentali del contratto, e questo viene perfezionato, la sensaria dev' essere data al primo che aprì le negoziazioni, in premio della sua vigilanza e sollecitudine nel prevenire gli altri colle offerte e preparazioni di combinabili negoziati, ed in riprovazione di colui che, dimentico delle discipline del proprio impiego, s' intrude a turbare l' esercizio altrui ed a rapirne i lucri da quello provenienti.

176. Questi lucri, oltre la mercede già ricordata della mezza per cento dalle parti contrattanti, sogliono variare in ragione delle tariffe dei differenti paesi.

177. Rispetto alle compre e vendite dei bastimenti, ed al nolo dei vascelli, si accorda al sensale il due per cento sull'importo del prezzo cui fu venduta o noleggiata la nave: l'uno si paga dal compratore o conduttore, e l'altro dal venditore o locatore proprietario del vascello.

178. Se il carico del bastimento è un ammasso di molte merci spettanti a diversi proprietarj, al sensale viene accordato il due per cento sul nolo ch'egli esige dal solo armatore o dal capitano.

179. Sulle mercanzie vendute ai pubblici incanti, o mediante privati volontarj contratti, può quegli esigere il due per cento, pagabili metà dal venditore e metà dal compratore.

180. Nel caso di assicuranze o polizze fatte da un sensale, o ricevute dopo la sua mediazione da un notaro sulla somma assicurata, egli percepirà il mezzo per mille, quando il prezzo non eccederà il tre per cento, l'uno per mille s'esso arriva fino al dieci per cento, ed il due per mille se quello eccede il dieci per cento, e di più si darà una piccola mercede di 24 a 30 soldi al notajo per ogni sua firma; se il contratto viene stornato, l'emolumento della firma resta al notajo od al sensale, e le spese dello storno sono a carico dell'assicurato.

181. Questi sensali ed interpreti debbono tenere un registro regolare e marcato in tutti i fogli dal luogotenente dell'ammiragliato, sul quale debbono scrivere i nomi dei padroni di nave e dei bastimenti o naviglj per i quali essi sono impiegati, il giorno del loro arrivo, il porto e la carica dei vascelli, col rilievo dei diritti e delle avarie che fossero state pagate, e dei salarj che avessero ricevuto, e ciò sotto pena della loro interdizione.

182. Una somigliante pratica si osserva rigorosamente ben anche dagli altri sensali di cambio, di sete, di derrate, cavalli e simili; ed ove il rispettivo loro registro dei contratti e del nome de' contraenti non sia tutto conforme alla legge, la prova del contratto manca; ed i sensali non solo perdono ogni diritto alle loro competenze, ma sono verso le parti stipulanti tenuti alla rifazione del danno che loro ne fosse derivato da tale difetto, danno ch'elleno sono ammesse a determinare col giuramento

estimatorio in lite; e ciò oltre le pene disciplinari anche della interdizione dell'ufficio di sensale, che può loro essere inflitta dalla camera di commercio, da cui sono dipendenti.

183. Lo stesso rigore di legge altamente divieta ai sensali ed interpreti di registrare differenti o più grandi somme di quelle ch' essi avranno effettivamente pagate o mediato di far pagare, od annuire che siano pagate dai padroni di nave, da loro condotti, cose non legittimamente dovute, escluso ben anche il titolo di gratificazione o qualunque altro pretesto, sotto pena della restituzione e di altro misurato castigo. Il giudice e la tariffa debbono solo determinare la giustizia dei percetti emolumenti.

184. Sono dal loro canto tenuti questi ufficiali di rilasciare ai padroni di nave, da cui sono impiegati, le dichiarazioni necessarie alle cancellerie ed agli ufficj stabiliti appunto per riceverle, sotto pena di risponderne personalmente di qualunque condanna o danno che per difetto di quelle intervenire potesse ai detti padroni. Imperocchè la pubblica fede soffrire non potrebbe che il sensale, cui il padrone di nave nel suo arrivo consegnò le sue polizze, i suoi passaporti, le lettere di mare, le fatture di carico e le altre pezze occorrenti alla navigazione, non avesse poi, conscio de' suoi doveri, a farne quell' uso che conviene, ed accompagnarle di quelle relazioni che sono volute dai locali regolamenti.

185. Non è altrimenti permesso a questi ufficiali di andare vilmente a puro spirito di venalità in traccia di avventori, recandosi innanzi ai vascelli nelle rade, nei canali e nei fiumi navigabili per attirarsi i padroni, capitani o mercanti che ne impieghino le loro persone, dovendo restare a questi libera la scelta di quel sensale od interprete che loro è più beneviso. Per evitare questo disordine, cui va unito quello che un sensale agisce con emulazione dell'altro, per procurarsi maggiori avvantaggi del suo collega, si potrebbe con savie discipline obbligarli a fare una sola borsa. Ma questo pensiero del commentatore dell'ordinanza di Luigi XIV non è facilmente realizzabile, se si riflette che tolto sarebbe l'onesto incitamento alla sveltezza ed abilità nel proprio impiego, e mal si amministrerebbe quella giustizia che conviene all'uomo in ragione delle maggiori o minori sue facoltà nel disimpegno delle proprie incumbenze.

186. L' incessante servigio di questi ufficiali alle operazioni marittime, che ad ogni momento sogliono esigere la loro opera e che non possono

senza sommo danno venire ritardate, trae seco in loro l'obbligo di avere stabile domicilio e permanenza nei luoghi del loro stabilimento. L'assentarsi senza permesso delle autorità locali è sufficiente titolo per incorrere la sospensione ed anche l'interdizione dall'impiego.

187. Il bene pubblico e l'avvantaggio del commercio loro ingiungono di non fare direttamente, nè indirettamente per conto proprio alcuna sorta di negozio o traffico, nè di acquistare effetti dai padroni cui servono, sotto pena della perdita delle cose negoziate e di un corrispondente castigo disciplinare. E siccome i sensali sono ingegnosi a fare il loro commercio a pregiudizio dei commercianti ed illusione delle leggi, così quand'anche contrattino con un mercante cui essi non servono, od agisca un altro dei suoi colleghi, non incorreranno meno perciò la esposta pena; a motivo che segretamente essere potrebbero uniti d'interesse o di particolari intelligenze, ed illudere con tal mezzo le viste del commercio e le sanzioni della legge.

188. Per la stessa ragione è proibito ai sensali ed interpreti di fare i prezzi alle mercanzie e derrate che arrivano ne' porti del loro domicilio. Sono soggetti alle dette pene tuttavolta che vengono scoperti d'aver messa mano per loro conto al commercio nel luogo in cui esercitano il loro impiego.

189. Finalmente non è loro lecito d'intrudersi nelle aziende commerciali a mala voglia dei negozianti o capitani di nave, ai quali è sempre facoltativo di agire da loro medesimi nelle marittime operazioni, senza l'intermezzo degli interpreti e sensali.

190. Appartiene egualmente agli attributi dell'ammiraglio, come la nomina a tutti gl' impieghi relativi alla navigazione mercantile ed alla polizia marittima ne' già esposti modi, così l'elezione del *professore d' idrografia*, che il prosperamento del commercio esige che vi sia stabilito nelle università e ne' licei della capitale e delle città più considerevoli dello Stato, per ivi insegnare pubblicamente con regole e principj giusti la navigazione ossia l'arte di navigare, ridotta alla classe delle scienze più sublimi, per le cognizioni matematiche, di cui dev' essere fornito l'esperto navigatore. Questa scienza, che ha formati tanti abili piloti e tanti eccellenti capitani di nave, è strettamente legata colla ricchezza, colla forza e colla conservazione dello Stato.

191. Saranno i professori solleciti di allevare gli studiosi dell' idrografia nell' esercizio della geometria applicata al disegno, per renderli capaci di figurare i porti, le coste, le montagne, gli alberi, le torri, i vascelli, le navi d' ogni specie, di rilevare paesi, mari ed altre superficie, e di conoscere, stendere e formare delle carte geografiche. Nè si dovrà loro omettere d' insegnare l' arte delle tinte esprimenti le varie località e cose ivi figurate.

192. Sebbene il mondo sembra ormai talmente conosciuto a presentare difficilmente delle nuove scoperte, pure queste non sono per anco fuori della possibilità, e per qualunque evento è sempre savio pensiero quello d' istruire i giovani piloti nel disegno delle carte. L' azzardo ha spesso condotto alla scoperta di terre che non si cercavano; e lo stesso può ancora accadere nel seguito di lunghi viaggi. Chi sa ben disegnare una carta, meglio sa intenderla; e lo Stato è provvido allora che fa allevare i suoi concittadini nelle arti e nelle scienze, che possono rendere la navigazione sempre più sicura e più florido il marittimo commercio. Uno scoglio, un' arena, un accidente marittimo rilevato e disegnato da uno, e poi inteso dall' altro, può servire ad evitare molti naufragj, che spesso accadono sulle coste poco conosciute dall' ignoranza de' piloti. La storia dei mari ed il disegno dei marini accidenti garantiscono ad ogni istante dai pericoli gli avveduti navigatori.

193. Debbono quindi gli allievi conoscere le sfere, i globi e le loro meteori: aver notizia dei viaggi più importanti della terra: sapere la descrizione delle coste: conoscere le vedute, i prospetti ed i profili delle terre, non che la natura dei differenti paragi e delle posizioni marittime: la bussola; il telescopio, il telegrafo, gli arbaleti e gli astrolabj esser non debbono per loro stromenti forastieri.

194. Sarebbe di sommo vantaggio alla marina che i navigatori dello Stato, nei viaggi di lungo corso almeno, facessero un giornale di navigazione, e che arrivati in patria lo rimettessero all' idrografo del loro paese. Questo metodo istruirebbe sommamente gli allievi nel riconoscere gli errori in cui fossero per avventura incorsi i piloti nella descrizione del loro cammino, e nel rimarcare se qualche scoperta non fosse per avventura seguita, della quale se ne dovrebbe tosto far rapporto al ministro ed all' ammiraglio.

195. Questi professori d'idrografia servir debbono eziandio per l'esame dei capitani di nave e dei piloti che si presentano in luogo per essere ricevuti e descritti nell' ammiragliato, e per tutti quei giovani, anche allievi, che aspirano di militare nel corpo della marina.

196. Un ufficiale di sola fortuna può col suo coraggio, colla sua bravura ascendere a far prodigi di valore nella fanteria, in cui il solo personale forma tutto il merito del combattente: ma nei corpi facoltativi, che al genio si riferiscono, la bravura non è che una qualità accidentale. Nella marina specialmente le scienze matematiche, le nozioni storiche e geografiche, la tattica navale e la cognizione dei paragi debbon essere le qualità abituali d'un bravo militare.

197. Gli ammiragli, i ministri ed i direttori di marina debbono quindi fare scelta nella truppa di quei giovani che, di tali cognizioni forniti, sono meglio a portata di servire la patria e di sviluppare i loro talenti nel corpo della marina.

198. Non vi abbisogna per questo che abbiano abitate le sponde marittime per riuscire eccellenti navigatori e prodi combattenti di mare. Il genio animatore conduce a domare i flotti colui ben anche che mai vide o sentì i fremiti dell' onde; collo splendor delle scienze si giunge a possedere la più franca navigazione e la più spedita tattica navale, senz' aver mai solcato un flotto o visitato un vascello in acqua. Noi ci troviamo dallo stupore colpiti quando leggiamo l' illustre trattato navale del celebre P. Boscowick che mai non vide l' onde salse, sulle quali egli ci addita le più impegnate evoluzioni.

TITOLO V.

Del Capitano.

1. Quella naturale sopraintendenza, che il grand' ammiraglio dee avere su tutte le persone impiegate nella navigazione e nella marina, vuole pure che da lui dipenda, non meno che dal ministro della guerra, la nomina dei capitani, padroni e maestri di nave, e degli altri ufficiali alla navigazione destinati.

2. I nomi di *capitano*, *nocchiero*, *piloto* o *maestro di nave* già si applicano comunemente ad un nocchiero di un vascello di commercio: ma il primo conviene più propriamente a colui che comanda una nave commerciante ed armata con permesso di far presa sull'inimico o di caricar merci per viaggi di lunga corsa; e gli altri nomi significano colui che comanda egualmente un bastimento mercantile non armato, o destinato soltanto a navigare costeggiando da porto in porto.

3. Il capitano di nave, sia guerriera, sia mercantile, presso gli antichi Romani si chiamava *nauta*. = *Nauta est qui ministrat in nave, vel ducit navem eam gubernans, et ea quæ ad usum ejus pertinent. L.* 1, §. 2, *ff. de naut. caup. l.* 1, *ff. fur. adv. naut. Scor. Voc.* jur. *Nauta est qui navem exercet, quamvis nautæ appellantur omnes, qui navis navigandæ causa in nave sunt. In classe nautæ omnes milites sunt, l.* 1, §. 1, *ff. de bon. possess. ex test. mil. Voc.* jur. vicat. Laonde anche tutti coloro che si trovano a bordo per navigare, come marinaj ec., si chiamavano *nautæ*. Più specifico al capitano era il nome di *navarco*, che comandava la nave di una flotta, sicchè vi erano tanti navarchi o capitani, quant' erano le navi. *Navarchus navis præfectus, nam Græci vocant navarchos, qui in classe singulis navibus præsunt. Scor. voc.* jur. *Navarchus qui navibus præest... Navarchorum cœtus, l.* 32, *C. Theod. de navic. Concilium nempe, et corpus speciale cujusque loci erat naviculariorum,*

velati Alexandrinorum et Carpathiorum, qui et navarchorum cœtus dicebatur, ad quem ob justam naviculariì culpæ præsumptionem, naufragii dispendium pertinebat, seu recedebat inter omnes pro rata numeris dividendum. Goth. ad d. l., c. Theod. Sumtum omnem in classem frumento, stipendio, cæterisque rebus navarcho suo quæque civitas dare solebat: Cic. in Ver. VICAT. VOCAB. JUR. Le quali idee appunto si conformano a quelle dell'odierno capitano di bastimento. Questa definizione è anche più conforme alla traduzione ed etimologia della parola capitano, vale a dire capo dell'equipaggio, di un corpo d'uomini, soldati o marinaj: *CAPITANEUS, caput militum, præfectus copiis militaribus, nostris CAPITAINE, DUCANGE GLOSS.*

4. Capitano di un vascello, scrive il *Chambers, Diz. univ.*, o capitano di nave è un uffiziale di marina, di cui ve ne sono due specie, di nave da guerra o di nave mercantile; benchè propriamente il titolo di capitano appartenga solo al comandante de' vascelli da guerra, come una galea, un brulotto e simili.

5. Capitano di un vascello mercantile è colui che lo regge e comanda, che ha la direzione del vascello, della ciurma e del carico. Questo ufficiale è più comunemente chiamato *Master of a ship* dagl' Inglesi, e *Maître de vaisseau marchand* dai Francesi.

6. Questo nome di *maestro di vascello* si usa ordinariamente sull' Oceano, ma sul Mediterraneo è chiamato *patrone* o *padrone*, ossia *nocchiero*, salvochè ne' lunghi viaggi nei quali il piloto tiene sempre il titolo di capitano. Gli antichi scrittori usarono il nome di *gubernator*, per esprimere il piloto.

7. Il grado di capitano o maestro di nave è assai onorifico, sia ch'egli comandi una nave armata per guerra o per commercio, ed egli ha dritto agli onori ed alle distinzioni militari. *Magister navis miles existimatur, ideoque omnibus privilegiis militaribus gaudet. ROCC. DE NAVIB., n.° 7.*

8. Il Targa nelle sue ponderazioni marittime dà pure al capitano il titolo a godere di siffatti onori e privilegj, ma con una parità di soverchio scurrile e plebea al capo u.° 43. Egli paragona al cavallo il capitano ed il *padrone* all'asino, destinando quello ai cavalieri ed all'arcione, e questo ai cavallari ed al basto. Per tollerare siffatto paragone bisogna ch'egli, dimentico di aver accordato il nome di capitano anco ai nocchieri

di legni mercantili, siasi trasportato coll' immaginazione all' idea d' un semplice barcajuolo o condottiero di barche, detto dai Romani *naviculario* o *naviculator*, che nei sensi di Cicerone è appunto quel nocchiero che va barcheggiando da costa in costa, incapace di accingersi ad una regolare navigazione. Ma di questi barcajuoli, padroni o *parroni* detti dai Veneziani non credo che fosse prezzo dell' opera il farne menzione in proposito degli onori militari, che si accordano a' veri capitani o comandanti di nave armata, sia da guerra, sia da commercio.

9. Il dotto Emerigon parla di questi con sommo riguardo, nè avvilisce il loro paragone coi padroni, ed usa di questa delicatezza anco rendendo l' opinione del Targa; *il y a une extrême différence entre ceux-ci (les simples patrons de navigation) et les capitaines*, T. 1, P. 193.

10. Non basta infatti per formare un capitano ch' egli possegga la cognizione della sola materiale guida e direzione della nave, o qualche superficiale intelligenza dei venti, e dell' uso dei remi e delle vele. Tutto questo non formerebbe che un esperto piloto. Il grado di capitano esige in lui eguali nozioni nella teorica ed esperienza dell' arte di navigare. La nautica e la tattica navale esser debbono a lui famigliari. Bisogna che il capitano abbia il talento di comandare e la fermezza di farsi obbedire. S' egli è attaccato dai nemici o dai corsari, egli ha bisogno di tutta l' intrepidità dei bravi militari. Superiore agli accidenti straordinarj, il suo coraggio dee dissipare i timori e gli affanni, ricondurre la calma negli spiriti agitati, animare il braccio de' più timidi e vincere la stessa fortuna con cui è costretto di lottare.

11. Dee unire il capitano alla bravura del militare la prudenza de negoziante, e se i suoi doveri allora sono meno brillanti, non sono però meno essenziali al bene del commercio e dello Stato. Dee quindi avere tutta la cura del suo vascello e delle merci ivi caricate, e vegliare alla conservazione delle vettovaglie, alla salute del suo equipaggio, al buon ordine delle cose ed alla più esatta disciplina. Se questa viene dimenticata, dee saper richiamarla all' osservanza con un savio uso dell' autorità che la legge gli accorda. Egli è un magistrato a bordo del suo vascello, e la bandiera, ch' egli inalbera, gli conferisce tutte le facoltà che le circostanze possono rendere necessarie.

12. Memore di essere il depositario delle altrui fortune, dee ogni zelo impiegare per non esporle ai pericoli, o da questi salvarle quando vi fossero a caso esposte. S' egli è incaricato della vendita e della compera delle merci, le funzioni facendo di negoziante, forz' è che ne adempia tutti i doveri a vantaggio de' suoi armatori.

13. Secondò la pratica degli ammiragliati d' Europa meglio organizzati, per essere eletto capitano di nave mercantile è d'uopo esser dell'età d' anni 25, aver navigato 5 anni almeno, aver subìto un pubblico esame sulle teorie e pratiche della navigazione, ed essere dichiarato capace al comando d' un vascello da due vecchi e riputati maestri o professori di nautica, coll' intervento dell' idrografo nazionale e di due o tre ufficiali dell' ammiragliato.

14. Se nel concorso d' un comando vi fossero di quelli che aggiungessero il merito di aver fatte due campagne di tre mesi almeno sui vascelli nazionali, questi dovrebbero avere la preferenza.

15. Che se avessero già fatto il piloto per due anni, col solo esame potrebbero venire ammessi al capitanato: ma in questo caso dovrebbero presentare la prova dei loro viaggi in mare col mezzo dei giornali marittimi; e dar saggi di cognizione ed esperienza nell' arte di fabbricare e maneggiare i vascelli, e di discernere i corsi, le maree, i banchi, le correnti, gli scogli e gli altri accidenti ed ostacoli di mare che possono rendere difficile l' entrata e l' uscita dai porti e dai canali, e l' uso della navigazione.

16. Sono riputati viaggi di lungo corso quelli che si fanno dall' Europa alle Indie tanto orientali, che occidentali, al Canadà, alla Terra-nuova, alla Groelandia ed alle isole dell' America meridionale e settentrionale, alle Acori, alla Canarie, a Madera ed in tutte le coste e nei paesi situati sull' Oceano al di là delle Colonne d' Ercole e del Sund, non che nel Levante e nelle coste d' Africa e di Barbaria, quando non si vada da scala in iscala.

17. Appartiene al capitano di far l' equipaggio del vascello, e di scegliere ed assoldare i piloti ed i marinaj; lochè farassi di concerto coi proprietarj, ove l' equipaggio si formi nel luogo della loro dimora. Poichè sebbene nessuno sia meglio del capitano in grado di fare una buona scelta nell' equipaggio, essendo egli incaricato della condotta, della con-

servazione e del carico del vascello; pure egli è giusto che l'armatore proprietario ne sia istrutto d'una tale scelta, siccome quella che forma la parte più importante per il buon esito della spedizione; e tanto più ch'egli ha la personale risponsabilità per il fatto del suo equipaggio e dell'armamento.

18. Quantunque gli armatori non mettano in acqua che delle navi mercantili, pure non dev' esser loro permesso d'impiegare nell' equipaggio più d'un terzo di persone non nazionali: prima cura dello Stato dev' essere quella di non affidare le armi nazionali, qualunque sieno, a persone estere. L'attaccamento di queste non è che accidentale, passaggero e dipendente dalle private loro circostanze; e lo Stato non vede in esse che gente attaccata al proprio bene, che le determina a seguire quello dello Stato.

19. Sarà sempre cura dell' ammiraglio di far tener mano ferma da' suoi ufficiali; onde i capitani di nave non si facciano lecito di levare un marinajo già impegnato nel servizio d'un altro vascello.

20. Prima di far vela ogni capitano dev' essere certo ed aver veduto che il vascello sia ben allestito e caricato, e sia fornito di ancore, cordaggi, vittovaglie ed altri oggetti necessarj per l'armamento e per il viaggio.

21. Dee pure il capitano rispondere di tutte le mercanzie caricate nel suo bastimento, e tenerne esatto conto e registro per sapere in che consistano, a chi appartengano, a chi e dove debbano essere consegnate. Poichè venendo a lui, che comanda il vascello, confidate le merci che vi sono caricate, a lui ne incumbe la risponsabilità, ed è egli tenuto d'ogni danno derivante dal suo fatto o dalla sua negligenza, sebben questa fosse leggerissima, trattone il solo caso fortuito. *At hoc edicto omnino qui recepit tenetur, etiamsi sine culpa ejus res periit, vel damnum datum est; nisi si quid damno fatali contingit. Inde Labeo scribit: si quid naufragio, aut per vim piratarum perierit, non esse iniquum, exceptionem ei dari. L.* 3, §. 1, *ff.* NAUTAE. Tocca però al capitano a provare il caso fortuito, essendo egli in questa sua eccezione che si fa attore per escludere la sua colpa o quella de' suoi marinaj, de' quali n'è risponsabile. *Debet omnium nautarum suorum factum præstare: nec immerito factum eorum præstat; cum ipse eos suo periculo adhibuerit. L.* 7, *ff.* EOD.

Stipmann. ad jus marit., cap. X, n.° 189 et seq., f. 617 et cap. XV, n.° 322, f. 556. Casar. dis. XIX, n.° 33. Stracca de naut., par. 2, n.° 4.

22. Il buon ordine esige, che oltre del ruolo dell' equipaggio, in cui stanno scritti il giorno della sua istallazione, il nome degli ufficiali e marinaj del suo equipaggio, il prezzo e le condizioni del rispettivo loro impiego, e le anticipazioni che hanno ricevute, tenga un registro o giornale, in cui siavi la storia di ciò che gli è accaduto di rimarchevole lungo il viaggio, l'entrata e l'uscita del bastimento, e generalmente tutto quanto può aver rapporto al carico da lui fatto, ed ai conti ch' egli dee dare agli interessati nelle merci o nella nave, sia per ciò ch' egli dee render conto agli altri, sia per ciò che gli altri possono essere in debito di accordare a lui stesso ne' termini delle sue competenze.

23. Di una tale ispezione potrebbe il capitano esserne esentuato, se nel bastimento si trovasse un ufficiale specialmente incaricato con suo assenso di siffatta redazione.

24. Nei viaggi di lungo corso è regolarmente proibito ai capitani e piloti di caricare delle merci sulla sommità scoperta, ossia sul più alto ponte d'un vascello, senz' ordine o consenso dei mercanti proprietarj, a motivo appunto d'essere quelle ivi situate le prime ad essere esposte ai varj pericoli della navigazione. Se ivi le caricano, ne sono essi risponsabili d'ogni danno che quelle ne potessero risentire. Affinchè egli non ne risponda, dee riportare l'assenso in iscritto dei rispettivi proprietarj delle mercatanzie, mentre un tale assenso non si presume mai; salvo che si trattasse d'una navigazione di porto in porto, lungo le coste, nelle quali quasi mai perdendosi la vista della terra si costuma di far tal sorta di carichi tanto nelle navi senza ponte, che nella sommità di quelle che ne hanno, qualunque esse sieno le merci, ben anco quelle che sono soggette ad essere avariate dai colpi di mare.

25. Non minore è l'obbligo del capitano e del nocchiero di trovarsi personalmente nel proprio bastimento all' atto che sorte da qualche porto, rada o fiume. Ogni movimento del vascello è raccomandato alla sua abilità e diligenza, e s'egli vi manca, trovasi esposto a sopportare non solo le avarie che il bastimento può soffrire, ma ancora i danni ed interessi che ne possono risultare. Quest' obbligo è sempre lo stesso,

quand' anche il vascello sortisse soltanto dal porto per andare nella rada; ma una volta ch' esso vi è, e vi sia collocato sulle ancore, quegli non è più obbligato a starvi assiduamente. A meno che fosse in tempo di guerra, in cui la militar disciplina prescrive ad ogni capitano, nocchiero ed ufficiale di nave di stare e dormire sempre a bordo del bastimento, sul quale servono, quand' esso è in acqua nelle rade: per uscire vi abbisogna ai subalterni ufficiali uno speciale permesso del capitano.

26. Lorchè il bastimento è in rada o sulle ancore, il capitano non è più obbligato di starvi assiduamente, mentre allora cessa la causa della necessaria sua presenza. *M. Boucher d'Argis, art.* CAPITAINE.

27. Non è lecito di convenire in giudizio alcuno dell' equipaggio che si trovi a bordo d'una nave disposta a far vela: eccettuato il caso di debiti contratti per il viaggio di cui sono in procinto, o di un titolo meramente criminale. Questo favore è loro accordato per il pubblico interesse a far sì, che non siano in verun conto ritardate le operazioni di commercio, sia di terra, sia di mare. *L. unica, C. de Nund., l.* 3, *C. de Navicul.*

28. Bisogna pure eccettuare da questo favore eziandio quei marinaj od ufficiali di marina, che facessero in luogo traffico in loro nome, o vi tenessero bottega aperta per loro conto; mentre in questo caso non potrebbero, col recarsi a bordo, mettersi al coperto delle ordinarie ricerche di giustizia. E siccome costoro verrebbero a compromettere per tal modo l'interesse del vascello, così sarebbero anche tenuti del proprio a rifare quei danni che potessero provenire dal cagionato ritardo od impedimento alla partenza del bastimento.

29. Vuolsi pure eccettuare, rispetto alla cosa, il caso in cui un creditore avendo degli effetti suoi a bordo della nave, ne ottiene di quelli il sequestro e la consegna, o la vendita, s' essi appartengono ad un suo debitore già dichiarato tale a termine di ragione. Se il debitore però fosse dell' equipaggio, non potrebbe fargli sequestrare i suoi effetti d' uso necessario, e gli utensili ed istromenti necessarj per fare il viaggio.

30. L' equipaggio si ritiene trovarsi a bordo, quantunque alcuni che lo compongono sieno nello schifo o battello per ascendere o giungere a bordo, od anche sieno soltanto nel porto o quartiere radunati per mettersi in viaggio.

31. Le regole di prudenza insegnano che il capitano, prima di far vela o d'intraprendere qualche cosa di rimarco durante il viaggio ed il corso della navigazione, senta l'opinione ed il consiglio dei piloti ed altri principali ufficiali dell'equipaggio. Sebbene egli sia esperto e bravo nella marina, pure il consiglio di molti è sempre da premettersi tuttavolta che si vogliono fare delle savie deliberazioni. Giove solo può da lui bene e rapidamente fare, dicevano gli antichi: ma dov'è colui che si assomiglia a Giove? Se però il capitano vedesse cattivo od improvvido il consiglio de' suoi ufficiali, la legge non gli vieta di fare a suo modo ad onta dell'opinione di quelli: ma se il fatto riesce male, egli solo n'è il risponsabile, ove si trattî di cose che non compromettano apertamente la vita della gente d'equipaggio; mentre in questo estremo e manifesto caso io non crederei che fosse delitto l'impedire, che si eseguisse l'ordine del capitano. Quest'ultimo caso è sì pericoloso in diritto e raro in fatto, che per niente offende la regolar disciplina.

32. Il capitano, quando trovasi pronto a veleggiare, fa due ruoli dell'equipaggio: l'uno lo consegna all'ufficio dell'ammiragliato e l'altro lo ritiene nel suo vascello; ed ivi sta scritto il luogo della partenza, il nome, cognome e la patria della gente dell'equipaggio, dei viandanti e degli altri che si trovano a bordo. Al suo ritorno egli presenta il suo ruolo, coll'indicazione di quelli che lia con lui ricondotti, e dei luoghi ove ha lasciati gli altri.

33. Se il bastimento trovasi nel luogo della dimora de' suoi proprietarj, il capitano non può senza l'espresso loro consenso far fare delle spese intorno alla nave, quand'anche fossero necessarie, nè per quelle prendere del danaro sul corpo del vascello, a meno che fossero istantanee, e di esse ne desse ai proprietarj immediato avviso. S'egli senza queste cautele comperasse vele, cordaggi od altre cose per il bastimento, o lo facesse racconciodare, sarebbe tenuto del proprio al pagamento delle occorse spese; e solo gli competerebbe l'azione *de in rem verso*, in quanto fosse migliorato il vascello, per quel principio di equità che nessuno dee farsi ricco col danno altrui, massime se il capitano avesse agito in buona fede e per il bene del vascello.

34. Se il bastimento si trovasse già noleggiato di consenso dei proprietarj o della maggior parte di essi, ed alcun di loro si rifiutasse di

contribuire alle spese necessarie per mettere il vascello in acqua, il capitano in questo caso è abilitato a fare il suo protesto alla parte renitente 24 ore dopo il seguito rifiuto, e prendere per di lei conto alla grossa avventura tanto danaro, quanto gliene abbisogna per mettere la nave in corso.

35. Durante il viaggio ed il corso della navigazione, è facoltativo al capitano di prendere ad imprestito dei danari ipotecandone il vascello per raccomodare, equipaggiare ed approvvisionare, e fare altre spese ad esso necessarie, impegnando anche a tale effetto le vele, le corde e gli altri utensili navali, o vendendo le mercanzie del suo carico, a condizione di pagarne il prezzo, che si ricaverà da quelle che rimangono a bordo. Senza queste abilitazioni egli non potrebbe continuare il suo cammino, e grave danno ne risulterebbe al commercio ed agli stessi proprietarj delle merci e della nave. Ordinariamente però gli accorti capitani non prendono a mutuo, che su quelle piazze ove trovano un cambio corrente, e per pagare tirano una lettera di cambio sull' armatore, cui ne danno avviso, affinchè possa pagare al presentatore e farne assicurare l' importo.

36. L' accennato rimedio di vendere anco le mercanzie del suo carico dev' essere estremo, nel solo caso cioè che siagli stato impossibile di aver danaro nè con fare delle tratte sull' armatore, nè coll' impegnare gli attrezzi navali; e dovendo passare all' alienazione di quelle, dee cominciare dalla vendita delle merci appartenenti agli armatori, e poi venire a quelle ch' egli ha caricate per conto di altri particolari.

37. Tutte queste straordinarie provvidenze non si possono prendere dal solo capitano, ma in queste occasioni egli dee, come si è già detto, tenere congresso cogli ufficiali tutti dell' equipaggio e deliberare col loro voto. Anzi dovranno essi, mediante processo verbale da inserirsi nel giornale marittimo, attestare la necessità dell' imprestito e della vendita, e della qualità dell' impiego del danaro ricavato.

38. Questa cautela però non serve direttamente che al capitano, per metterlo in istato di rendere buon conto della sua condotta verso gli armatori. Poichè, quanto ai sovventori, agli acquirenti, ad essi è sufficiente l' obbligazione del capitano, in qualunque modo e forma essa sia stata fatta, sia con un biglietto alla grossa per le necessità della nave, sia con

una lettera di cambio, per essere in diritto di esigere dagli armatori, se la nave giunge a buon porto, il capitale imprestato alla grossa col suo cambio marittimo, od il pagamento del valore della lettera di cambio alla sua scadenza, collo stesso privilegio dei biglietti alla grossa, quando anche il vascello avesse poi fatto naufragio; purchè in tali lettere di cambio venga sempre annunciato che la valuta fu pagata per i bisogni del vascello. In questi sensi fu giudicato dall' ammiraglità di Marsiglia il 22 maggio 1750. Vedi il Tomo II, sotto al titolo del *Cambio Marittimo.*

39. Il presentatore d'un somigliante biglietto di grossa o d'una simile lettera di cambio non essendo in verun conto tenuto di provare che la somma mutuata fu realmente impiegata nelle necessità del vascello, non può essere ritardato nell' esazione di tale effetto; poichè dev' essere cura del proprietario di scegliere un capitano fedele ed onesto. *Unde si ad reficiendam navem mutuatus, nummos in suos usus converterit, an in exercitorem detur actio? Et ait si hac lege excepit, quasi in navem impensurus, mox mutavit voluntatem, teneri exercitorem, imputaturum sibi cur talem præposuerit: quod si ab initio consilium cepit fraudandi creditoris, et hoc specialiter non expresserit, quod ad navis causam accipit, contra esse. L.* 1, §. 9, *ff.* DE EXER. ACT. *L.* 6 *e* 7, *ff. eod.*; e su queste basi venne giudicato dall' ammiraglità di Marsiglia nel 9 agosto 1748.

40. Ma se il vascello fosse in uno stato tale, che non convenisse di ristorarlo, o che altrimenti fosse più spediente di venderlo, un tale atto non potrà mai essere valido senza uno speciale mandato dei proprietarj; e chi lo acquistasse senza tale cautela, sarebbe esposto a perderne il prezzo da lui sborsato, ove al proprietario piacesse di rivendicarlo.

41. Laddove un capitano senza necessità prendi a mutuo delle somme, e per queste ne obblighi il corpo, l'approvvisionamento o l'equipaggio della nave, impegni degli attrezzi o venda delle merci, o registri delle supposte avarie e spese a carico del bastimento e de' suoi proprietarj, non solo è tenuto di pagare del proprio il loro importo, ma viene ad essere indegno di comandare navi sul mare, e può, come reo di falso, essere sottoposto ad una pena criminale.

42. Sebbene si cominciasse ad agire contro di lui criminalmente, ciò non toglie di convenirlo civilmente, perchè rimborsi ai proprietarj ed armatori tutto ciò ch' essi potranno avere pagato, coi danni ed interessi sofferti per

colpa del loro capitano. Poichè la di costui prevaricazione non può ferire l'interesse dei creditori, ma soltanto degli armatori che debbono a se stessi imputare la cattiva scelta che ne fecero per comandare i loro bastimenti; a meno che riuscissero di provare, anche con sufficienti presunzioni, che vi fosse stata della collusione fra il sovventore ed il capitano.

43. Quando questi ha preso un impegno per fare un viaggio, egli è tenuto d'intraprenderlo e finirlo, in difetto dee rifare i danni ed interessi ai proprietarj e mercanti, cui preme che la spedizione sia eseguita; e se il vascello venisse nel ritardo a rovinarsi, vi sarebbe luogo ad una straordinaria pena contro del capitano per la dolosa di lui mancanza.

44. Lo stesso dee dirsi, tanto ch'egli si rifiuti ad intraprendere il viaggio, quant'egli nol voglia continuare, e sia il vascello fermato per fatto suo, o lo abbandoni durante la navigazione, cosicchè questa non venga ad essere condotta al suo destino. Salvochè il ritardo o la sospensione del viaggio, non che il fermo o l'abbandono del bastimento procedesse da un fatto di principe o da una forza maggiore, o da qualche altra ragione sufficiente a scusare il capitano.

45. I capitani di nave tenendo nelle cose d'importanza una specie di consesso magistrale, possono dietro il parere degli altri ufficiali di marina, che si trovano a bordo, fare una specie di processo statario ai marinari, e condannarli a quelle pene ch'esser possono del caso, ogni volta che siano colpevoli di ammutinamento, di colposa ubbriachezza, d'insubordinazione, di turbolenza e soperchieria coi loro compagni, o di altre simili colpe nel corso del loro viaggio. Se il delitto fosse grave, possono tenerlo nei ferri fino che trovano l'occasione sicura di spedirlo al giudice competente.

46. Se il bastimento si trova in pieno mare, od accidentalmente nei porti e nelle rade nel corso del viaggio, e non si tratti che di oggetti meramente disciplinari, non è vietato al capitano d'infligere quelle moderate pene che alla disciplina si riferiscono. Ma se non trovasi nell'attualità della navigazione, o se trattasi di delitti propriamente detti, o se nelle rade o ne' porti, presso cui giunge, siavi congiuntura per rimettere il reo al giudice competente, egli non può nè castigare, nè tenere più a lungo nelle forze i ditenuti marinaj. *Magister nullam habet jurisdictionem in gentem suarum navium, sed quandam tantum œconomicam potesta-*

tem, vel disciplinam, quæ usque ad levem castigationem, pro corrigenda insolentia, vel male morata vita, seu licentia nautarum et vectorum, quemadmodum eam tenet pater in filios, magister in discipulos, dominus in servos et familiares. CASAREGGI, *dis.* 136, *n.°* 14. Quest' ultima espressione è affatto sconveniente, poichè i servi ossiano i domestici d'oggidì non sono per verun conto castigabili dal padrone, cui soltanto è lecito di congedarli, ove non adempiano i doveri del loro stato. Ed ove abbiano gravemente mancato, altro non può fare che denunciarli alle rispettive competenti autorità, onde siano puniti a tenore delle leggi, ai di cui soli magistrati è riservata la pubblica vendetta e la coattiva riprensione dei cittadini dello Stato, quantunque abbiano per vivere appensionata l'opera loro personale ad un altro cittadino.

47. Sebbene nei delitti gravi debba il capitano essere sollecito di spedire il reo al giudice competente, pure lo dovrà essere anche di raccogliere le prove del delitto tanto in genere, che in ispecie, affinchè non abbiano a perire col ritardo ad assumerle. Debbono perciò raccogliersi la querela, la visita del chirurgo od altro perito, la dichiarazione del ferito, massime se moribondo, gli stromenti del delitto, la deposizione dei testimonj, la verificazione delle più gravi circostanze e simili, le quali cadono nella classe di quegli atti informativi, che sono urgenti e necessarj.

48. Se il vascello portante a bordo siffatti rei si abbattesse in una nave di ritorno, dovrebbe a quella consegnare il reo colle pezze processuali, e ritirarne di queste e di quello opportuna ricevuta: e lo stesso far si dovrebbe se nel viaggio il bastimento si ancorasse o si trattenesse presso d'un luogo in cui risiedesse un console od altro rappresentante della sua nazione. Toccherebbe allora al console di spedirlo in patria col primo vascello che salpasse o partisse per ritornare nei porti nazionali, ove il reo esser potesse giudicato.

49. Perchè tali discipline non siano dimenticate o male eseguite dagli ufficiali ed impiegati nella marina, vuol esser cura dell' ammiraglio di concertarsi col ministro della guerra, perchè le trasgressioni siano scontate con esemplari castighi. Dove facile esser può l'abuso, ivi più severo dev' essere il braccio del maestrato. La civile libertà esiste allora che ognuno della nazione può sperare di trovare nella forza delle macstra-

ture un sostegno alla propria debolezza ed un freno all' oppressione del più forte.

50. Sia che i capitani di nave trovinsi nel porto, nelle rade o nel viaggio, sempre sono essi tenuti di adempiere esattamente i regolamenti marittimi. Un traffico indecente, lesivo ai diritti dei terzi e delle pubbliche finanze, dev' essere in loro altamente vietato.

51. Con eguale rigore vuol essere loro proibito di entrare senza necessità ne' porti forastieri; e nel caso ch' essi vi fossero spinti e cacciati da una burrasca o dalla forza de' corsari, sarebbero obbligati di partire e far vela al primo tempo proprio alla navigazione. Il capitano dee fare il suo viaggio direttamente, e non gli è permesso di entrare e trattenersi senza bisogno in un porto ben anche del suo Stato. Per evitar di perire, o di cadere nelle mani dei corsari o dei nemici, può entrare nel primo porto che gli si presenta e farvi il suo rilascio; ma cessato il pericolo, od appena ristorato il vascello, se questo avesse sofferto, deve far vela e continuare il viaggio fino al suo destino.

52. Ogni capitano esperto e diligente nei viaggi, massime di lungo corso, non lascia mai di riunirsi co' suoi ufficiali a ciascun' ora di mezzogiorno, e quando per burrasche od altre meteori e cause straordinarie il bisogno lo richiede, per consultare con essi e con chiunque si trovasse a bordo, il quale fosse versato nelle scienze o nelle pratiche relative alla navigazione, e conferire con loro sulle alture cui fossero giunti, sull' elevazione del sole o del polo, sull' orizzonte o sul numero de' gradi, che vi fossero a rimarcare dall'orizzonte fino al sole od al polo; e rimarcare gli spazj di cammino fatto o da farsi, misurando le distanze inaccessibili colle regole della geometria e della nautica. Queste operazioni tendono mirabilmente al buon esito del viaggio ed al miglioramento della navigazione.

53. Tutti i buoni regolamenti vietano ai capitani e capi di nave di abbandonare il loro bastimento, durante il viaggio, senza il pieno assenso de' loro ufficiali e marinaj, ad onta di qualunque pericolo loro si presentasse. Anzi in siffatti incontri debbono i capi incoraggiare i loro compagni e dare coll' esempio di fermezza un impellente motivo di fare la più lunga possibile resistenza al periglio da cui sono assaliti. Ma se la forza fosse irresistibile ed il pericolo di perdersi inevitabile, allora l' abban-

dono essendo forzato e ragionevolmente voluto dall' intera gente dell' equipaggio, addiviene necessario e giusto, e più a quella non resta che l'obbligo di riunire tutto insieme e salvare con lei le carte, il danaro, gli effetti preziosi e tutte quelle mercanzie del carico che più meritano e si possono portare a salvamento. Senza queste precauzioni l'abbandono della nave non è mai perdonabile al capitano, ed egli n'è risponsabile, anche colla persona propria, dei danni e cattivi effetti che ne fossero emersi alla pubblica, così come alla privata cosa. All'opposto se gli effetti per tal modo salvati e raccolti in mezzo alle cure del capitano venissero in seguito a perdersi o rovinarsi per qualche accidente fortuito intervenuto al capo della nave, dacchè egli l'avea già abbandonata, e nel tempo che cercava di salvarsi la vita, egli non sarebbe risponsabile; e quanto si fosse perduto o danneggiato in questa occasione sarebbe a solo carico del proprietario, che solo ne avrebbe profittato se gli effetti si fossero salvati. Poichè la cosa perisce sempre al suo padrone tuttavolta che l'altrui colpa non vi si mischia a renderne il terzo risponsabile.

54. I capitani e piloti che navigano a profitto comune, sia mediante società coi proprietarj della nave, sia mediante porzione di utili divisibili colla gente del loro equipaggio od altrimenti, non possono fare alcun negozio separato nella stessa nave o nel medesimo luogo del destino di essa, nel medesimo tempo e nelle stesse mercanzie. Ciò facendo, le loro merci debbon essere distribuite cogli altri interessati, e ritenendo quelle come di contrabbando, non vi si darebbe la sua quota alla parte che mancò in pena della di lei infedeltà sociale.

55. I nocchieri che navigano in società coi proprietarj del bastimento, siano di questo comproprietarj o no, non possono per il loro viaggio prendere ad imprestito una somma di danaro più grande di quella che può abbisognare per fare i fondi del carico. Questa frode tendendo a convertire in proprio uso il di più della somma occorrente per il fondo del suo carico, dev'essere punita colla perdita dell' impiego e di quella parte di profitto che sarebbe toccata al contravventore sull' esito del negozio o della spedizione.

56. E siccome i capitani, quando navigano a profitto comune, sogliono acquistare le merci per formare il carico e prendere a mutuo le somme occorrenti a tale effetto; così incorrerebbero la stessa pena sociale, se avanti

la loro partenza non dessero ai proprietarj del bastimento ed agli altri interessati un conto regolare e da essi sottoscritto, contenente la nota ed il prezzo delle mercatanzie del loro carico, delle somme prese ad imprestito, e del nome e domicilio dei sovventori.

57. Se nel vascello venissero a mancare le vettovaglie durante il viaggio, potrebbe il capitano costringere quelli che avessero delle particolari provvisioni di viveri a metterli in comunione cogli altri che sono a bordo, salvo a questi il diritto di esserne poi reintegrati della loro somministrazione. Questa massima di ragione è tratta dal letterale testo della legge di Paolo al §. 2, *L.* 1, *ff. DE L. RHODIA. Nisi si qua consumendi causa imposita forent: quo in numero essent cibaria, eo magis, quod si quando ea defecerint in navigationem, quod quisque haberet, in commune conferet.* E sebbene per diritto di natura ognuno sia obbligato alla conservazione di se stesso prima di pensare all'altrui, pure quando uno si pone in viaggio su d'una nave con altri, si ritiene tacitamente obbligato a dividere cogli altri viandanti i pericoli della navigazione. È, a dir vero, alquanto duro che un uomo provveduto di sufficienti mezzi per vivere fino al termine del suo viaggio, se ne debba spogliare per soccorrere gli altri, e rischiare così di perire con essi medesimi nel caso che i viveri, di cui è fornito, non fossero bastanti ad uscire dal pericolo da cui sono investiti. Ma la necessità estrema autorizzando nel momento di penuria a gettarsi sulle cose altrui per non morire di fame, fa sì che non possa sottrarsi da tale obbligo colui, che viaggiando in una stessa nave trovasi in una specie di comunione cogli altri viaggatori, e che vedesi a portata di recar loro aita. Non a noi soli noi siamo nati, nè per noi soli possediamo i nostri beni e guadagniamo coi nostri travagli: la patria, i parenti, gli amici ed i nostri compagni hanno diritto a parte del nostro avere; ed una tale reciprocità di diritti ed ufficj stabilisce fra gli uomini quel vincolo di sociale rapporto, per cui gli uni agli altri vicendevolmente recano giovamento e soccorso.

58. Siccome però questa comunione coll'altrui bene non dev'essere ritenuta, che nel caso estremo, così guai a quel capitano imprudente e reprobo che rivendesse, divertisse o ricettasse a disegno di privato lucro le vittovaglie del vascello. E quand'anche, rispetto alla vendita, il capitano avesse agito di buona fede e nell'idea di renderne

conto ai proprietarj del bastimento, loro consegnandone il prezzo ricavato dai viveri venduti, pure egli sarebbe sempre riprendibile, giacchè avrebbe temerariamente esposto il suo vascello a mancare di viveri pria del termine della navigazione, di cui certamente non è possibile di determinarne con precisione la durata. Nel caso del ricetto doloso vi sarebbe luogo alla cattura ed alla pena afflittiva, poichè non è più allora il titolo di temerità od imprudenza nel capitano, ma un vero furto da lui fatto ai proprietarj della nave ed un attentato alla vita della gente dell'equipaggio, con tal modo da lui esposta a morire di fame.

59. Da questa rigorosa prescrizione viene eccettuato il caso in cui un vascello si trovasse abbondantemente fornito di viveri e presuntivamente oltre il bisogno per giungere al suo destino: allora il capitano sentiti i voti e presa una deliberazione insieme de' suoi ufficiali e marinaj, potrebbe venderne una quantità moderata ad un vascello che si trovasse in alto mare in una pressante necessità di viveri, semprechè gliene restasse sufficientemente per il viaggio che gli rimane a percorrere, e ne tenesse poi conto ai proprietarj della nave, cui appartengono, del prezzo ricavato dalla loro vendita.

60. Non passando qui da un vascello all'altro che s'incontra nel viaggio quello stretto sociale rapporto che vi è fra la gente della stessa nave, non vi sono più nè gli eguali diritti, nè le stesse obbligazioni. Nè il precetto di carità, che ci obbliga di assistere il nostro prossimo ne' suoi bisogni, va in questa circostanza tant'oltre fino di privarci per lui di quanto ci è assolutamente necessario. Le qualità del tempo, del luogo e dei rapporti, in cui ci troviamo spinti a beneficare il nostro prossimo, determinano la sfera dell'obbligazione, in cui la natura e la ragione ci collocano rispetto al medesimo ed al debito di soccorrerlo. Rientrano allora le cose nel primiero stato di comunione naturale, ed è lecito il furto della cosa altrui, quando soltanto non vi è altro di mezzo fra la morte o l'involamento degli altrui effetti: onde a più forte ragione si può prendere in comunione la vittovaglia d'un viandante, od altri che trovasi a bordo, cui se ne rende il prezzo della cosa consumata. Ma, per non rendere l'equipaggio della nave a questo estremo violento ripiego, dee il capitano astenersi da tutto ciò che può esporre alla penuria il suo vascello; onde ben raro è il caso che ad un altro

bastimento possa vendere le derrate, da cui trovasi approvvisionato il suo.

61. Finito il cammino, all' atto del suo ritorno il capitano dee consegnare ai proprietarj le rimanenze tanto di vittovaglie, che di munizioni che si troveranno a bordo del vascello da lui comandato. Un' infedeltà in questa consegna sarebbe dolosa e lo sottoporrebbe alla criminale procedura.

62. Ad un' eguale censura egli anderebbe sottoposto s'egli praticasse un falso cammino, affettando di fare una certa *rotta* per esporre il suo bastimento al pericolo, o per allontanarlo dal luogo del suo destino, lochè non si potrebbe da lui ideare che a disegno di tradire la sua missione. Egli non potrebbe difendersi che dimostrando di avere cambiata strada per evitare i nemici od i corsari.

63. Maggior pena avrebbe, s'egli commettesse truffa, o permettesse che altri la facesse al suo bordo, o desse fraudolentemente luogo ad alterazione, o confisca delle merci o del vascello. Si ritiene complice d'ogni furto o scrocheria che gli altri al suo bordo potessero commettere, a motivo ch' egli dee ben conoscere la gente del suo equipaggio, e colpevole sarebbe la sua negligenza a non fare arrestare i rei. Risultando però che il capitano non ebbe alcuna implicanza o notizia del furto, o che il ladro od il truffatore non può essere scoperto e riconosciuto, viene quegli ad essere sciolto da ogni risponsabilità, e si usa in questi casi di far sopportare il valore della cosa mancata a tutto l'equipaggio, indistintamente ritenendone il cinque per cento sulla paga di ciascun marinaro. Nè i capitani ed ufficiali debbono dolersi perciò che siano egualmente compresi coi marinaj in questo riparto, mentre non è già che si sospetti ch' essi abbiano partecipato al delitto, ma soltanto per renderli più attenti e vigili sulla condotta de' marinaj, e per non ridurre questa gente colla soverchia diminuzione del tenue loro soldo al pericolo di mancare di sussistenza, o di rallentare l'impegno nell' adempimento de' loro doveri, esponendoli al cimento di fare per necessità ciò che fatto non avrebbero per inclinazione.

64. Se il capitano fu causa della menzionata confisca, non già per aperta frode o mala fede, ed a reo disegno di avere un segreto lucro dalla confisca o dalla perdita delle merci e del vascello, o di altrimenti

nuocere ai proprietarj di quelle e di questo, ma per pura trascuranza o dimenticanza, sarebbe egli al coperto di una criminale procedura, ma rimarrebbe sempre tenuto in faccia dei proprietarj per le azioni civili loro competente di danni ed interessi, per non avere egli usata la diligenza d'un buon padre di famiglia, e sarebbe perciò tenuto di colpa leggiere.

65. Finalmente sarebbe punito di morte quel tristo capitano che venisse ad essere convinto di aver abbandonato il vascello ai nemici ed ai corsari, o di averlo maliziosamente fatto perire o disperdere nelle onde; sia conducendolo direttamente in un porto nemico, o troppo vicino alle coste dell' inimico paese, sia attaccando temerariamente un vascello di più forte portata od equipaggio, e contro il quale egli era moralmente fuori di stato di resistere, sia rendendosi senza combattere e senza difesa, sia altrimenti dando luogo ad una presunzione *juris et de jure* ch' egli abbia agito perfidamente e con implicito tradimento.

66. In ordine al deperimento della nave vi sarebbe luogo alla giustificazione del capitano, se tenutosi consiglio cogli uffiziali e marinaj più esperti dell' equipaggio, si fosse riconosciuto necessario per evitare un assoluto naufragio che il capitano facesse salvare come potesse gli effetti e lasciasse in abbandono la nave, anzichè tutto con questa avesse a perire.

67. Ma se il vascello viene a perire coll' arrenarsi, incagliarsi o dar nelle secche, od altrimenti intoppare, inciampare e dar nelle sirti, a segno di mancare, per un concerto preso dal capitano coi proprietarj, all' effetto d' ingannare gli assicuratori, e far loro pagare dei carichi supposti e finti, costui come ogni altro scellerato non isfuggirebbe l'ultimo supplizio.

68. Per analogia di principj M. Valin cita a questo proposito una sentenza proferita nel 23 gennaro 1739 da M. de Barentin intendente della generalità della Rochelle e commissario del consiglio marittimo, assistito dagli altri commissarj ed ufficiali dell' ammiragliato, nella quale in contumacia fu condannato a morte il figlio Brissaud, negoziante della città di S. Gio. d' Angeli, convinto d' aver supplantato delle navi non esistenti, d' avervi fatti dei carichi e poi delle assicuranze sopra delle false fatture. Ed il parlamento di Bordeaux con suo decreto del 19

ottobre 1751 condannò a morte il capitano del vascello *Il Vigilante*, convinto d'aver fatto perire il suo vascello, a disegno premeditato di nuocere altrui, e d'avervi simulata l'esistenza dei carichi.

69. Ma poichè la saviezza d'un provvido governo consiste a far legge regolamenti tali, che sieno atti a prevenire il delitto, devono gli ami miragli esser solleciti di proporre al capo della nazione delle misure disciplinari che non permettano, per quanto è possibile, che la gente di mare si abbandoni al delitto ed alle frodi, per eludere l'interesse del pubblico e dei privati.

70. Pria quindi che venga rilasciato un passaporto, massime per viaggi di lungo corso, l'ufficio ammiragliale del luogo, ove il vascello avrà a salpare e far partenza, esiger dee dal capitano e dai proprietarj una sicurtà da registrarsi negli atti per l'esecuzione delle clausule e condizioni che possono nel passaporto essere contenute, o che sogliono essere di legge o consuetudine marittima, sia lungo il cammino, sia nel ritorno allo Stato. Poichè regolarmente chi vuol armare un vascello e metterlo in corso, dee garantire l'ufficio dell'ammiraglità, che lo farà ritornare dopo il viaggio direttamente nel porto da cui partì, fuori del caso d'un rilascio od arresto forzato, o d'un naufragio od altro accidente imprevveduto, che dovrà essere giustificato con degli atti regolari.

71. Così pure al luogo del carico dee il capitano presentare i certificati e rendere conto del sito ove ha preso il carico delle merci che lo compongono, degli accidenti del viaggio, della qualità e quantità delle mercanzie, dei luoghi in cui avrà preso terra o si sarà trattenuto, e di quali e quante merci ne avrà fatta vendita; lo chè risultar dee dalle loro scritture e dai giornali.

72. In tale incontro l'ufficio ammiragliale si farà carico di verificare, se mai in contravvenzione alle leggi il capitano avesse prese delle merci nei paesi stranieri, o vi avesse fatto traffico od avessero i proprietarj prestato il loro nome ai forastieri per fare il loro commercio nelle terre dello Stato; nei quali casi, oltre la confisca del vascello e delle merci, vi sarebbe luogo ad una multa, tanto a carico del capitano, che del proprietario. Imperocchè senza i dovuti permessi d'uno Stato non è lecito agli esteri di approdare coi loro vascelli nei di lui porti e nelle rade, o di navigare intorno a quelle, sia scaricando, sia ricaricando

merci; e sarebbero complici di contrabbando tutti quei nazionali, che acquistando o vendendo, od altrimenti contrattando, avessero avuta parte in siffatta operazione.

73. Questi divieti ai capitani mercantili sono ben più rigorosi per i capitani ed ufficiali comandanti vascelli, bastimenti, fregate od altre navi da guerra, o che ivi servono, affinchè non prendano nè ricevano sul loro bordo alcuna merce per qualsivoglia causa e sotto qualunque pretesto; sia ch' essi partano dai porti dello Stato nazionale, sia che vi facciano ritorno: nè vi pratichino alcun commercio diretto od indiretto, sotto pena di perdere tutti i loro appuntamenti che lor fossero dovuti sotto quel giorno, ed essere destituiti dal grado che coprono, oltre la confisca delle merci e la multa dei proprietarj che ve le avessero affidate.

74. Sarebbero egualmente destituiti quei capitani ed ufficiali di nave, che facessero o lasciassero sbarcar alcuna cosa dai vascelli e bastimenti che comandano, al loro arrivo nelle rade, pria d'essere stati visitati dagli ispettori o commissarj dei porti, ov' essi debbono disarmare; e que' padroni o proprietarj delle barche che avranno ricevute e trasportate le mercanzie sortite dai vascelli sarebbero multati, oltre la perdita della nave e del soldo rispetto agli ufficiali e soldati, o marinaj che avessero ajutato lo sbarco.

75. Chiunque dell' equipaggio viene a cooperare allo scoprimento di somiglianti frodi viene premiato con una gratificazione in danaro, oltre l' esentuazione del servizio se è un marinajo, od il congedo se è soldato.

76. I buoni regolamenti marittimi vietano ai capitani e comandanti di nave, qualunque essi sieno, d'imbarcare sui loro legni di mare alcun marinajo che non sia compreso nel ruolo dell' equipaggio, ovvero di sbarcare dei marinaj già contenuti nel detto ruolo, e di prenderne a bordo degli altri senza farne l' annotazione agli ufficj di marina; od anche di prendere alcun viandante senza registrare il nome a piè del ruolo suddetto, sotto pena d' una corrispondente multa a carico degli ufficiali e proprietarj della nave.

77. Esigono pure i metodi de' ben sistemati governi che ogni capo, maestro di nave mercantile o capitano d' essa che arrivi in una rada o porto nazionale od estero, e vi trovi qualche vascello o fregata od altro

bastimento del suo Stato, dopo appena avere bagnata l'ancora e prima di por piede a terra, si rechi a bordo del bastimento avente la bandiera della sua nazione, ed all'ufficiale comandante in nome del governo ed al suo servizio renda conto del luogo d'onde viene, del giorno in cui è partito, degli incontri ed altri accidenti della sua navigazione, non che delle nuove che può avere sentite nel luogo della sua partenza, in quello dei rilasci intervenuti e dei bastimenti che avesse incontrato sul mare.

78. Se il capitano facesse dei falsi rapporti o celasse alcune circostanze che potessero interessare il servizio pubblico, potrebbe essere privato del comando della sua nave ed anche punito corporalmente, ove vi fosse dolo a danno del proprio governo.

79. All'effetto quindi di farsi tosto riconoscere, sebbene le navi mercantili nei porti e nelle rade nazionali non pratichino il saluto del cannone riguardo ai vascelli, alle fregate ed altri bastimenti dello Stato, pure nelle rade estere conviene che i bastimenti mercantili facciano il loro saluto col segno della vela o della voce, a seconda del rispettivo costume.

80. Se mancassero a queste discipline i capitani mercantili, potrebbe essere loro intimato l'arresto nel proprio bordo dall'ufficiale che comandasse una nave dello Stato fino a nuovo ordine: ma questi entro 24 ore deve informare il capo del dipartimento della marina, altrimenti l'arresto sarebbe arbitrario ed illegale, e sottoporrebbe l'ufficiale ad una stretta risponsabilità. Anzi dopo le 24 ore può lo stesso ufficiale sciogliere dal vincolo del suo ordine l'arrestato comandante mercantile, lo chè dee farsi quando in lui non si verifica una grave colpa nello scopo di questa mancanza disciplinare.

81. Qualunque poi fosse il titolo della medesima, trattandosi di non ritardare le operazioni di commercio marittimo, e seguendo il caso dell'arresto ordinariamente in paesi e porti esteri, in cui non si può aver pronta la deliberazione dell'ammiraglio o del governo, l'arresto non potrebbe essere più lungo di tre giorni oltre quello dell'arrivo del bastimento: al di lui ritorno nel proprio Stato è riservato al ministro il prenderne le occorrenti deliberazioni anche nel caso che il capitano non avesse eseguito l'ordine di arresto. Imperocchè, se questo fosse stato ingiusto, non si dovrebbe aprir l'adito all'ufficiale di marina di commet-

tere una più grave ingiustizia, nè d' infligere una pena che incaglierebbe il servizio commerciale, e che è riservata alla sola autorità governativa. Salvo che vi fosse una colpa tale che meritasse uno straordinario provvedimento, nel qual caso si potrà dall' ufficiale adire il giudice o governatore del luogo, perchè faccia mettere nelle forze il colpevole e metta al suo luogo un uomo di conosciuta probità e confidenza al comando del mercantile bastimento; o che vi si trovassero uniti in isquadra almeno cinque vascelli dello Stato, mentre allora il capo comandante la squadra può far unire un consiglio di guerra per giudicare ne' regolari modi il capitano mercantile che avesse contravvenuto ad alcune delle preaccennate sue obbligazioni.

82. Queste pratiche, ove siano fedelmente osservate, contribuiscono a togliere le frodi che dai capitani mercantili si possono commettere a danno dei negozianti, sia infingendo dei sinistri, sia introducendo delle alterazioni nella condotta dei viaggi.

83. Se infatti un capitano dopo avere promesso di rendere al più presto possibile la sua nave al servizio de' mercanti, e di farla partire col primo buon tempo e vento per far vela e navigare direttamente al suo destino, vi fosse giunto tardi per aver voluto fare nuovi carichi, aspettare convoglj e far viziosi giri sul mare, alla simulazione di costui sarebbe di grand' impaccio l' obbligo di adempire le accennate prescrizioni cogli ufficiali di marina, nei di cui vascelli s' imbattesse nei differenti rilasci od incontri del suo viaggio.

84. Sarebbe il capitano mercantile survegliato nel medesimo suo viaggio, e se col suo ritardo nella partenza o nel corso avesse lasciate guastare le merci caricate o diminuire del loro valore, ne sarebbe egli risponsabile del danno arrecato ai mercanti colla sua colpa o mancanza. *L. nam et Servius* 21, §. *fin., ff. de neg. ges. L.* 7 *bonæ fidei, in ff. de eo quod certo loco, et arg. L. cum proponas*, 3 *C. de nautico fæn.*

85. Alla indennizzazione sarebbe tenuto il capitano, se avesse ricevuto un plico od invoglio suggellato, e fosse poi condotto senza suggello al suo destino, e patito avessero del danno le cose ivi contenute: ma chi allega il danno o la violazione del suggello, dee provarlo concludentemente, e rispetto a questo non basta di provare che fosse suggellato, ma che lo era in modo da essere difficilmente smosso e rotto.

86. Un nocchiero se nell' incauto od imprudente comando della sua nave viene con essa a dare nelle reti d' un pescatore che siano visibilmente poste secondo le regole dell' arte e delle pratiche pescarecce, rimane tenuto alla rifazione del danno che realmente fosse intervenuto, non però ad indennizzare l' importo di que' pesci che non erano per anco presi e di cui ancora era incerta la presa; a meno che fosse un tempo tale in cui giornalmente se ne prendesse in quel luogo una data quantità, almeno per approssimazione, e che tutto fosse dal pescatore disposto per un' ordinaria presa solita ad avvenire.

87. Se il capitano non avesse curato, che la nave fosse bene istrutta, riparata ed armata, e per tale difetto le merci ne riportassero pregiudizio, egli ne sarebbe tenuto ad una congrua riparazione verso la parte lesa.

88. Sebbene la mancanza nel piloto non provenisse da alcuna intenzione di recare danno altrui, ma da cause affatto indifferenti, come per esempio si fosse nel viaggio soverchiamente trattenuto nelle differenti stazioni, od avesse in buona fede variata la direzione del medesimo; pure egli ne sarebbe egualmente risponsabile dei seguiti danni, a motivo che in queste materie non è l' animo, ma il fatto che si riguarda. *L. si quis* 36, *ff. de verb. oblig.; et L. omnes*, 17 §. *Lucius Titius, ff. quæ in fraud. cred.*

89. Nemmeno una giusta causa assolverebbe il nocchiero da tale vincolo, s'egli cioè allegasse che ritrovandosi in iscarsezza di viveri per dilazione avvenuta nel viaggio, o per altro titolo facoltativo, fosse a qualche luogo approdato per ivi provvedersi delle cose necessarie; mentre pria di far vela dal sito della partenza dovea ben munire la nave d' ogni vittovaglia e cosa alla medesima occorribile durante l' intiero viaggio.

90. Il solo caso fortuito potrebbe garantirlo dall' obbligo dell' indennizzazione, ma quello non supponendosi, deesi legalmente provare da chi lo asserisce a sua discolpa; ed entrano allora i termini abili del sinistro, di cui ne abbiamo trattato sotto il titolo *del consolato*.

91. Se però il nocchiero, seguendo le leggi del suo contratto e dovere, non avesse al primo buon tempo e vento fatto tosto vela, nè direttamente si fosse avviato al suo destino, e durante il viaggio fosse intervenuta una burrasca che l' avesse obbligato ad ancorarsi per molto tempo,

ed ivi consumare le vittovaglie e deteriorare la condizione del bastimento; questo caso fortuito sarebbe a carico di lui solo, che non avendo accelerato il suo corso, non si è posto nello stato di evitare il patito sinistro. Imperocchè in quel modo che nelle cause momentanee basta, che l'adempimento si faccia in un momento di tempo, giacchè un solo istante basta; così nelle operazioni di lunga durata non basta aver in un dato tempo adempiuto il dovere suo, ma si dee procedere nell'eguale adempimento fino al termine dell'assunto impegno. Egli somiglia a colui che ha promesso non una quantità, ma una cosa in modo generico ed indefinito, il quale, se la specie manca, è tenuto a darne dell'altra. *L. si inter stipulantem* 84, §. *sacram rem, ff. de verb. oblig.* Egli trovasi nella condizione d'un locatore, che dee mantenere la locazione fino al termine e ne' modi analoghi al suo contratto.

92. Tuttavolta pertanto che il capitano avrà colla di lui attività e diligenza potuto prevenire anco i casi fortuiti, e non lo avrà fatto, egli ne risponderà degli eventi, sebbene derivati da una forza maggiore: per andarne esente fa d'uopo che l'accidente sia assolutamente tale, che ad onta delle provvide diligenze e cure dell'umana mente non siasi potuto evitare o prevedere. *L. quae fortuitis* 6, *c. de pign. act.*, *L.* 23, *ff. de R. I.* §. *item is. Inst. quib. mod. re contr.* Imperocchè, se non avesse usata quella diligenza e circospezione che sogliono usare i prudenti uomini della sua condizione, sarebbe tenuto di colpa leggiere, e lo sarebbe di grave se nemmeno avesse quelle cure impiegate che anco i meno esperti costumano di praticare: la gravità della colpa è vicina al dolo, e vi sarebber guai, s'egli non si purgasse.

93. Affinchè il caso fortuito possa giovare al capitano che lasciò danneggiare o perire le merci, dee precedere alla colpa; poichè se questa è preceduta, vi è sempre luogo alla presunzione di ragione che ove si fosse agito con prudenza, o il caso non sarebbe seguito, o caduto sarebbe in tempo e modo non pregiudizievole alle merci. *Arg. L.* 1 *pr. et* §. 8, *et L.* 38 *ff. de stat. lib., et L.* 30, §. 2 *ff. locati.* In questa legge si parla d'un conduttore che ha stracaricato una mula, e questa durante il viaggio essendo accidentalmente bersagliata da un passaggiero, soccombe al peso, od in altro modo agitandosi colla scossa rompe le merci; ed il giureconsulto romano riflettendo appunto che al sinistro è prece-

duta la colpa, dà l'azione contro il conduttore per la rifazione dei danni al proprietario delle mercanzie. Laonde se un vetturiere conducesse le merci, o le persone o le bestie per luoghi inusitati, e per istrade non dirette al luogo del destino, e trovandosi giù di strada ne seguisse un sinistro, di questo ne sarebbe tutto risponsabile esso conduttore; il quale esempio somiglierebbe affatto a quello d'un nocchiero che declinasse dalla direzione del convenuto od ordinario viaggio.

94. In questi casi è d'uopo distinguere la colpa che procede dall'omissione, da quella che deriva dal commettere una tal cosa. Quella risulta sempre dalla presunzione di legge, e non abbisogna di prove reali; ma questa è sempre fondata sopra un atto esterno dell'uomo che vuol essere dimostrato perchè risulti. In quella e questa può essere retta l'intenzione del capitano; ma non lascia per questo di esserne risponsale anche per causa leggerissima: giacchè egli è tenuto usare quelle misure che si praticano dagli altri prudenti nocchieri.

95. Qualunque però sia la loro colpa, non sono essi tenuti a rifare che il danno reale ed intrinseco che risulta dall'effettivo deterioramento delle merci caricate, dalla diminuzione del loro valore e dalle perdite e spese che i proprietarj ne avessero d'indi risentito.

96. Scrivono perciò il *Loccennio de jure marit.* ed il *Kurik ad jus marit. ans.*, che il capitano o nocchiero può essere obbligato ad indennizzare i mercatanti, ogni volta che per negligenza od ignoranza abbia loro recato danno nelle merci da lui caricate.

97. Facendo la storia di tali mancanze i citati autori, e con essi il *Rocc. de navib. De Hævia de com. nav. Quintin-Weitsen de avariis, il suo commentatore Vicq., lo Strac. de naut.*, ed altri a quelle ascrivono la poca cura di bene stipare ed otturare la nave, o di collocare le rispettive merci od i loro recipienti in luogo e posizione adattata e franca a non essere facilmente smossi, guasti od infranti dalle tempeste, dall'impeto dei venti o dagli urti delle onde; l'inattività nel lasciare che accada l'investimento o l'abbordaggio, cioè l'urto di un altro bastimento, rado ed insolito a succedere, massime fra due navi che siano in mare libero ed aperto, o venga altrimenti leso il bordo della nave; l'inavvertenza d'impiegare marinaj ed uomini sconosciuti, mal pratici ed imperiti, o scostumati, o non tutti necessarj,

o non sufficienti per il servizio della nave; l'indolenza di non prevalersi nei luoghi più pericolosi d'una guida adattata o d'un piloto di terra; l'imprudenza di pernottare fuori della nave, e di abbandonare la nave e l'equipaggio, o di caricare la nave oltre misura e modo; l'ardimento e l'inavvedutezza di navigare senza necessità in luoghi non sicuri, esponendosi ai corsari ed alla preda della propria nave, quando poteva trattenersi in un porto od in questo ricoverarsi, anzichè sconsigliatamente seguitarne il viaggio; la stolidezza d'inalberare ed usare bandiere o segnali illeciti o falsi senza estrema necessità; la trascuranza di tener a bordo dei gatti od usar dei rimedj per la distruzione dei sorci che rodere e guastar possono le merci, nel caso che quelli fossero morti a bordo per caso o motivo naturale. *Arg. L.* 13, §. 6, *ff. Locati: si fullo vestimenta pulienda acceperit, eaque mures roserint, ex locato tenetur, quia debuit ab hac re cavere.* La passione di odio, l'inimicizia o vendetta del capitano o dei marinari verso i mercanti, ai quali ne fosse divenuto danno nelle proprie merci per cause sconosciute o dubbie; la vigliaccheria e debolezza di spirito di non far, potendo, resistenza e difesa contro dei corsari che non si fossero potuti evitare; l'inconsideratezza di navigare a troppo piene vele e d'inciampare nei guadi, nelle sirti, nègli scoglj e nelle secche; l'incuria di metter la nave e le merci al coperto delle acque piovane o di estrarre quelle che vi fossero cadute; la negligenza di numerare e custodire le merci per facilmente rilevarne il loro ammanco; l'imperizia di troppo empire la sentina, onde le merci ne abbiano riportate del nocumento; finalmente la trascuraggine di vegliare sui marinari e sui passaggeri o viaggiatori, del fatto de' quali egli n'è solo risponsabile, sono i difetti d'un capitano.

98. Se il capitano ordinasse che le merci venissero poste nello schifo per essere portate altrove, senza che ci fosse alcun ragionevole motivo di tale trasporto, e desse venissero a perire o deteriorarsi, egli ne dovrebbe rifare il danno cagionato colla propria imprudenza; salvo che avesse ciò fatto per salvarle da una incursione dei corsari od altro pericolo, o per qualche altro giusto timore o titolo.

99. Vedendosi da lontano comparire sul mare e venire alla propria volta un bastimento creduto nemico ed armato, al capitano non è lecito di fuggire ed abbandonare la propria nave senza aver usate le dovute

diligenze col mezzo anche del consiglio navale, per riconoscere cogli esperimenti nautici s' esso mai fosse di amica nazione; ed ogni danno che derivasse alla nave abbandonata ed alle cose ivi contenute sarebbe a carico dello sconsigliato capitano.

100. Quando il capitano è tenuto alla rifazione dei danni, è facoltativo al danneggiato di valersi anco sullo stesso salario e nolo del piloto; ma se ingiustamente gliene rifiutasse il pagamento, potrebbe ritenersi le merci condotte fino alla concorrenza del credito suo verso il mercante non danneggiato o leso per caso fortuito, indipendentemente da alcuna colpa di esso capitano.

101. Concorrendo gli estremi per la rifazione del danno, questo viene ragguagliato in ragione del valore che le merci avrebbero o potrebbero avere nel luogo in cui sono destinate, avuto specialmente riguardo al tempo in cui vi sarebbero pervenute. Non è però dalle leggi lasciato all' arbitrio del negoziante e padrone delle merci di ricevere le cose deteriorate e chiederne il danno, o di lasciarlo al capitano e chiederne il prezzo; ma dee precisamente ricevere quelle che furono consegnate, e chiederne regolarmente il danno da quelle sofferto, a meno che venissero giudicate affatto inservibili ed inutili allo scopo del proprietario, nel quale supposto si potrebbero abbandonare le merci e chiederne l' intero loro prezzo.

102. Assai speciale è il caso in cui trovandosi una nave carica di grani, e questi per consenso dei proprietarj misti e confusi in una sola quantità ammucchiata, sopraggiunga una burrasca, per cui si debba, per non lasciar perire la nave, gettarne in mare una certa quantità. I mercanti di grano avendo allora contratta una specie di società, sebbene fossero stati i primi a caricare il loro grano, dovrebbero in proporzione geometrica dividersi il grano che è rimasto salvo. Ed ove, prima della tempesta lungo il viaggio, uno dei mercanti avesse fatta levare la sua porzione di grano che vi avea caricata, e poi per caso fortuito l' altra quantità colla nave venisse a perire, non sarebbe il capitano per questo tenuto a farne reintegrare una quota qualunque essa fosse agli altri mercanti, per ciò che ad un solo avesse consegnata l' intiera porzione che da principio era comune cogli altri: nè a questi competerebbe contro di quel mercante veruna azione per sottoporlo ad una contribuzione a ri-

guardo dell' intera sua quantità da lui percepita. *Si quis certum pondus auri vel argenti confecti, vel in massa constituti deposuerit, et plures scripserit heredes; et unus ex his contingentem sibi portionem a depositario acceperit, alter supersederit, vel alias fortuito casu impeditus hoc facere non potuerit; et postea depositarius in adversam inciderit fortunam, vel sine dolo depositum perdiderit: sancimus non esse coheredi ejus licentiam venire contra coheredem suum, et ex ejus parte avellere, quod ipse ex sua parte consequi minime potuit, quasi eo quod coheres accepit, communi constituto: cum si certæ pecuniæ depositæ fuerint, et suam partem unus ex heredibus accepit, nemini veniat indubium bene eum accepisse partem suam, et non debere aliam partem attingere: nobis etenim non videtur esse homo obnoxius neque in massa, neque in specie, neque in pecunia numerata, qui suam partem suscepit, ne industria pœnas desidiæ solvat: si enim et alius heres tempora opportuna, quemadmodum coheres ejus, observasset: et suam uterque reciperet et sequentibus altercationibus minime locus relinqueretur.* L. 12, C. Depositi. L. 38, ff. fam. ercisc. L. 62, ff. pro socio. L. 31, ff. locati. L. 1, §. 36, ff. depositi.

103. La preinserta legge di Giustiniano è desunta da una opinione di Alfeno, che appunto parla di un certo Saufejo piloto, nella di cui nave molti mercanti avevano collocate varie quantità di grano, ve le avevano confuse, ed era poi perita la nave, dopo che ad uno di essi avea egli consegnata la rispettiva porzione, e risolve la questione collo stesso esempio del danaro depositato; giacchè era facoltativo ai negozianti di tenere il loro grano separato in differenti sacchi o recipienti, in modo che si evitasse ogni mistura e confusione. *Idem juris esse in deposito: nam si quis pecuniam numeratam ita deposuisset, ut neque clausam, neque obsignatam traderet, sed adnumeraret, nihil aliud eum debere, nisi tantundem pecuniæ solveret: secundum quæ videri triticum factum Saufeji, et recte datum.... neque omnimodo culpam esse, quod uni reddidisset ex frumento, quoniam alicui primum reddere eum necesse fuisset, tametsi meliorem ejus conditionem faceret, quam cæterorum.* L. 31, ff. Locat. L. 78, ff. de solut.

104. Questa giurisprudenza vuol essere seguita ben anche nel caso in cui da principio i mercanti abbiano fatti caricare i loro grani e generi

separatamente, e collocare in distinti luoghi e modi; e poscia il capitano per ragionevole motivo abbia creduto e stimato meglio di ridurli ad una sol massa, in modo che un genere dall'altro non sia più distinguibile e separabile. Poichè se la loro natura fosse tale da potersi facilmente riconoscere e separare, non potrebbe più il nocchiero dare ad uno le merci dell'altro senza essere tenuto, per titolo di aver rubata la cosa altrui e divertito il carico, di rendere soddisfazione al padrone della merce e di reintegrarlo del valore di essa. *L.* 31, *ff. Locati.*

105. Bisogna però considerare che versiamo sempre nel supposto che la nave sia perita senza veruna colpa del piloto; poichè se a costui fosse imputabile il deperimento di quella, ogni mercante agir potrebbe contro di lui per essere indennizzato non solo in ragione della quantità del genere naufragato o perduto, ma eziandio in ragione della qualità importante maggior o minor prezzo nella perita merce.

106. Rovesciando la tesi, se la nave fosse sana e salva giunta in porto e senza consenso dei proprietarj, e senza un ragionevole motivo avesse il nocchiero, lungo il cammino, confuse e miste le merci, e molto più se in tale mescolanza vi fosse intervenuta la sua colpa o negligenza, egli ne sarebbe risponsabile verso di ciascuno di essi per il reintegro estimatorio del maggior valore, cui sarebbe stata apprezzata la rispettiva merce, se confusa non si fosse con quella d'inferiore qualità. Ma se un accidente impensato ed una fortuita combinazione avrà dato luogo alla mistura e confusione delle merci, il capitano non ne sarà risponsabile del deterioramento delle migliori qualità, e solo vi entreranno i sensi di equità, affinchè quegli cui dalla mescolanza ne ridondò miglioramento nelle proprie merci, reintegri proporzionatamente l'altro cui indirettamente ne pervenne danno per essersi deteriorata dalla commistura la qualità delle sue derrate. Ed oltre all'azione desunta dall'equità, gli competerebbe in certo modo quella *de in rem verso*, non perchè gli abbia data una certa merce, ciò che non può seguire che fra le parti consenzienti, ma perchè gli è pervenuta parte della derrata altrui a migliorare e rendere la propria di maggior prezzo, di cui gioire non ne può col danno altrui. *Non quia pecuniam ibi credidi* (scrive in senso analogo Celso alla *L.* 32, *ff.* DE REB. CRED.), *hoc enim nisi inter consentientes fieri potest; sed quia pecunia ad te pervenit, eam mihi a te reddi bonum et æquum est.*

107. Può seguire anche l' inconveniente che dopo la mescolanza e confusione delle merci di più mercanti, e prima che il nocchiero ne abbia data veruna porzione ad alcuno d' essi, parte di quelle venga a mancare od a perire, sia per furto, sia per forza superiore od anche per sorte; e senz' aver riguardo a quest' avvenimento il piloto ne consegna ad uno dei mercanti l' intiera sua porzione, cosicchè facendone in seguito il riparto delle residuali merci, ad uno ne resti diminuita la sua porzione od anche affatto manchi. Questa diminuzione o mancanza dovrebbe essere, in forza della condizione dell' indebito, reintegrata da colui che ne ottenne l' intiera sua porzione, in modo che contro d' ogni altro che l' ebbe in totale se ne facesse un ragguaglio di geometrica riduzione: nè mancherebbe contro del capitano l' azione di distratto carico per l' arbitraria di lui consegna di una quantità già diminuita dal patito furto o sinistro. Imperocchè essendosi appunto scemate le rispettive quantità dei generi misti e confusi in forza del sofferto disastro e comune danno, nessuno dei padroni di quelli può più pretendere di avere l' intiera sua quantità, per una legge di fisica, che diminuito l' asse sono diminuite proporzionatamente le singole parti che lo compongono. Dee quindi il capitano distribuire a ciascun proprietario una proporzionata quota delle residuali specie spettante a ciaschedun mercante, in regola della quantità generale stata scemata col rapporto delle prime quantità a quelle che vengono ridotte; ed ove uno ne percepisca una somma più forte di quella che risultar dee dal riparto, dee metterla in comunione per praticarne la rettificazione di esso.

108. Del resto in materia di riparazione di danni, quale sia la colpa o la negligenza che si richieda, per aprir l' adito a chiederne la loro rifazione, quale l' affezion morale che debba accompagnare il negligente o colposo, se questa vi abbisogni per renderlo risponsabile dell' evento dannoso in materia commerciale, e se il preponente sia obbligato per la colpa o mancanza del suo incaricato, oltre quanto si è superiormente detto, vi è il Casareggi nei primi discorsi della sua opera *di commercio*, e l' Ansaldo nel sul trattato *di mercatura* disc. 39, ed altri superiormente citati che ne trattano diffusamente.

109. Se il danno proviene dalla innavigabilità della nave per causa procedente da vizio naturale o da burrasche, scogli, urti od investimenti,

od altri accidenti cui non abbia parte il capitano, questi non è tenuto ad alcun risarcimento; ma tutta la prova della discolpa è a suo peso.

110. Egli è però vero che per quanto si ponga a carico dei capitani la prova della loro discolpa, vi sono dei casi in cui hanno la presunzione di diritto a loro favore, e le loro mancanze si assomigliano a quelle dei medici, le quali non si possono mai dimostrare all'evidenza per quanto si adoperino i maggiori lumi di altri valenti periti; ed intanto i poveri ammalati vanno al sepolcro. Sia pur vero che l'ignoranza in loro tenga luogo di fallo e colpa *imperitia culpæ adnumeratur*, *L.* 132, *ff. de R. J.*: se però questa non è chiaramente provata, vi è sempre l'altra presunzione morale che l'uomo non agisca male per principio di nuocere, ma sibbene per una causa superiore che non gli permetta di fare altrimenti; ed in tal caso la mancanza d'ogni colpevole intenzione diminuirebbe almeno di assai la risponsabilità del capitano.

111. Quando però la presunzione legale o naturale sia contro di lui, egli è più rigorosamente tenuto a giustificare la sua discolpa, e danno tutto suo sarebbe il difetto di queste prove o la nascosta di lui innocenza.

112. Dall'obbligo pertanto del capitano di ben allestire, stivare, calefatare e condizionare il bastimento prima di far vela e partire, all'effetto di arrivare a buon porto, e colle mercanzie sane e salve al luogo del loro destino, ne nasce la presunzione legale che il bastimento fosse in ottimo stato di navigazione quando partì, onde sarebbe qui a tutto suo carico il provare ch'esso era incapace di navigare quando ha fatto vela.

113. Per togliere di mezzo le difficoltà che sogliono nascere su questo punto, assai provvida fu la disposizione emanata dall'ammiragliato francese nel 17 agosto 1779, in virtù della quale nessun bastimento mercantile può prendere carico nei porti dello Stato pria che siasi verificato nelle legali forme ch'esso è in buono stato per navigare, sufficientemente armato e fornito delle cose e degli strumenti necessarj ed opportuni, avuto riguardo alla qualità del bastimento, alla lunghezza del viaggio, alle merci che si devono caricare ed alle altre circostanze della navigazione. Si pratica perciò di fare una specie di processo verbale d'ogni cosa alla presenza dei due principali ufficiali della nave, di tre periti, di cui uno sia capitano od ufficiale di marina, l'altro fabbricatore di

navi e l'altro operajo esecutore di opere di marina, abitanti nel porto della partenza, o di tre altri periti ad arbitrio del commissario di marina residente in luogo. Un tale atto resta unito, colle altre carte che si trovano a bordo, al congedo che viene rilasciato al capitano nel momento ch' egli parte.

114. Lorchè il bastimento è pronto a ricevere il suo carico di ritorno, si passa mediante una nuova visita all' atto di cui sopra, ed in tale incontro gli ufficiali che sono a bordo sono anche obbligati, ove sieno richiesti, di presentare l'atto seguito nel mentre della loro partenza; e ciò all' effetto di farne il debito confronto e verificarne le avarie che potessero essere accadute durante il corso del viaggio per eventi di mare e per vizio proprio della nave.

115. Ciò sia detto riguardo ai vascelli destinati ai viaggi di lungo corso ed a quelli degli armatori, mentre rispetto alle navi che vanno facendo il cabottaggio o la caravanna nell' Arcipelago o nelle scale del Levante, i proprietarj, i capitani o maestri di nave non sono tenuti di far seguire un tale atto di confronto, che un anno ed un giorno dopo la data del primo.

116. La risponsabilità che viene addossata al capitano per la condotta dell' equipaggio deriva dalle facoltà ch' egli ha di nominarlo a suo genio: salvo che in ordine agli ufficiali, questi esser debbono sempre nazionali oriondi, esclusi anche i naturalizzati. Questa risponsabilità lo sottopone a render conto fino della colpa leggerissima; ed è in ciò giudicato con più di rigore degli altri incaricati dei trasporti di terra con vetture, carriaggi, forgoni e simili, i quali non sono mai tenuti a prestare la colpa livissima, se non nel caso che siansi assunto il pericolo della merce da trasportarsi, ed abbiano conseguita o stipulata una mercede od un compenso all' obbligo incontrato non solo per il trasporto, ma eziandio per la custodia degli effetti da condursi: mentre allora essendosi dedotta in patto una mercede più grande delle ordinarie, dee per corrispettivo essersi ad un tempo ritenuta nel conduttore una più esatta diligenza per conseguire detta ricompensa. *L. qui mercedem* 40, *ff. locati. L. in judicio* 28, *C. eodem.* Nella navigazione tutto dipende dalla condotta del piloto, onde più austera è la legge nel tenerlo risponsabile d' ogni leggerissima mercanzia, da cui ne derivi danno alla nave od alle merci.

Ove più facile è la violazione della legge, ivi più rigida esser dee la censura: e perciò un' esattissima custodia si richiede nel capitano rispetto alle merci a lui affidate. *L. si merces*, §. *qui columnam*, *ff. locati.* §. *pen. Inst. eod. tit.*

117. Nel solo tempo di guerra questa disciplina può essere dispensata, prendendone ovunque ve ne siano di buona condotta ed abilità. Nello strepito delle armi tacciono le leggi, e la salute od il bisogno dello Stato addiviene la suprema legge dei cittadini che lo formano. *Silent leges inter arma*, scriveva il sapientissimo oratore e console romano, *et salus populi suprema lex esto.*

118. Un' altra ragione, per cui le leggi accordano ai capitani la facoltà di scegliere e correggere la gente d' equipaggio, è quella che tal ciurma ne' passati tempi esser parea un ammasso di gente fuggita all' aratro, ai ferri ed al capestro, e carica di tutti i vizj che regnano nei differenti luoghi in cui abbordano. *Ce sont*, riferisce *Emerigon*, *T.* 1, *pag.* 378, *gens mauvais*, *voleurs*, *indociles et surchargés de tous les vices qu'ils ramassent dans les lieux où ils abordent.*

119. A' nostri giorni, in cui par che tutto il mondo è dirozzato ed incivilito, simile genia non dovrebbe più essere ammessa a servire a bordo d'un vascello; ed opera esser dee del capitano di moralizzare i loro costumi nel miglior modo possibile alla durezza della professione in cui travagliano, ed ai mezzi che sono a sua disposizione.

120. Le prime unioni che si fanno di gente armata sono sempre difficili a combinarsi, e questa difficoltà rende necessario, anzi indispensabile di dare ricetto a chiunque si presenta. La truppa allora è affatto collettizia, e la gente sviata dall' ozio e dal giuoco, e dai vizj gettata nell' indigenza, disperando di aver credito e sussistenza nel seno della lor famiglia e patria vanno volonterosi a cambiare stato per cambiar sorte. Ma il tempo, che distrugge così, come guarisce e perfeziona le cose, toglie in loro le viziose abitudini, e colla disciplina e coll' esempio formandogli ai sentimenti della bravura e dell' onore, gli schiavi del delitto e delle corruzioni, figli addivengono della gloria e della virtù.

121. La severità, di cui il capitano può armarsi allora che una dolce disciplina non vale a tenere in freno i marinaj o le altre persone che trovansi a bordo, discender non dee agli atti servili ed indecenti. Ma-

gistrato nella sua nave, egli dee sapere farsi rispettare: avvilirebbe il suo carattere s'egli maltrattasse la sua gente, e più ancora s'egli avesse la bassezza di percuoterli. Una tale condotta sarebbe riprovevole e meriterebbe d'essere punita severamente dai giudici, cui ne' termini de' loro attributi se ne facesse doglianza. Il subalterno, che in simili casi sarebbe posto in istato di difesa e che avrebbe rispinta la violenza colla forza, potrebbe secondo le circostanze essere scusato almeno fino ad un certo punto. Quando il magistrato, il giudice, il superiore dimentica la gravità del suo ufficio e scende alle immorali passioni dell'uomo, le cose rientrano nello stato di natura, ed ognuno può usare del diritto della difesa senza farsi colpevole d'insubordinazione.

122. La legge ha stabilito le maniere e le misure delle pene, e colui che per il primo la viola, non può invocarla contro l'offeso che si ridusse alla difesa. Sarebbe questi il famoso soldato di Carlo V, che visto dal sovrano uscir di linea nelle schiere, durante la militar evoluzione, invece di abbandonarlo al rigor de' militari regolamenti, gli si avventò furiosamente addosso colla scimitarra sguainata. Il soldato per salvare la vita rifugiossi alla difesa e si diede alla fuga. Il sovrano lo inseguì incalzandolo fino al mare, ove giunto l'ansante fuggitivo soldato, nè più restandogli che di perire o sotto il ferro del monarca, o nelle onde del mare, intrepido si rivolse al suo principe, e dissegli snudando l'acciajo: « Sire, fin qui il mio rispetto a V. M., ora comincia » la mia difesa. »

123. Nei vecchi codici di mare sta scritto a questo proposito, che « il » marinaro è tenuto comportare il suo padrone di nave, se gli dice » villania, e se gli correrà dissopra, il marinaro lo debba fuggire insino a » prua: e debbasi mettere dal lato della catena, e se il padrone vi » passa, lui lo debba fuggire dall'altra parte, e se il padrone lo se- » guita dall'altra parte, il marinaro si può difendere, pigliando testimonj » come il padrone l'ha seguito, perchè il padrone non può passare la » catena. *Cap.* 162, *Cons. di mare.*

» Se il padrone di nave batte uno de' suoi compagni, il compagno » dee aspettare il primo colpo, come di pugno o di palmo. Ma se il » padrone o maestro di nave batte più di un colpo, il detto compa- » gno si può difendere. E se il compagno inferisce per il primo, egli

» dee pagare 100 soldi di multa, o perde il pugno. » *Jug. d'Oleron*, *art.* 2.

« Chi batterà il suo maestro, pagherà cento soldi o perderà la mano; » e se il maestro batte, egli dee ricevere colpo per colpo. » *Ordon. de Wisbuy*, *art.* 24.

124. Queste leggi e discipline, sebbene risentano dell'antica barbarie, pure in certo qual modo rivelano i principj d'una buona filosofia. Elleno vi lasciano trasparire quale rispetto debbasi al capitano da quelli dell'equipaggio, e quale prudenza si convenga con questi da lui usare per non cimentarli e ridurli allo stato della naturale difesa.

125. Io non sono per questo d'opinione di fare l'apologia della disobbedienza o ribellione. Io sento quanto l'autorità sia necessaria ai superiori per governare e piegare al bene gli spiriti indocili. Opporsi al prudente e legittimo esercizio di quest'autorità è un difetto eguale a quello di abusarne e di comprometterla; giacchè quanto utile è l'uso, altrettanto nocevole è l'abuso d'un somigliante potere. Tutto dunque si riduce a conoscere fino dove questa autorità possa estendersi e quali sieno i limiti ch'ella non può passare.

126. Noi abbiamo dalla ragione un principio fermo e costante, che nessuno può esercitare sul suo simile un'autorità, che non siagli dalla legge conferita. I padri stessi non la derivano che da questo fonte civile, sebbene sieno gli autori della vita de' loro figli: quella dei Romani formar può un esempio, non una ragione; e l'invisibile interiore autorità che ci riesce inseparabile dal titolo di padre è piuttosto una causa della legge, che la legge stessa. Imperocchè la natura ha scolpito nel cuore dei figli teneri sentimenti d'amore, di rispetto e di tema per quelli che loro diedero la vita; e queste naturali impressioni eccitano nei figli dei movimenti di obbedienza e soggezione, ed assicurano ai padri un forte ascendente sulla volontà dei figli ed una specie d'impero nella loro famiglia. Ma tutto questo non dà ai genitori quell'autorità esteriore e civile che li distingue nell'ordine sociale, che consiste negli atti e negli effetti, e che non può discendere, che dalla legge; e da questa a seconda dei differenti tempi e paesi fu loro conferita entro differenti gradi, e sotto certe reazioni legittime che tenevano in freno coloro che avessero voluto abusarne. Così in Roma erano severamente

puniti i padri che dalla patria possanza ne avessero abusato; e fra quel popolo virtuoso non si videro dai padri sagrificati i proprj figli, che quando il pubblico bene, la salvezza della patria e la volontà del cielo sembravano da loro volere sì tremendi olocausti. La militar disciplina strappò da Manlio Torquato l'ordine al littore di vibrare il fatal colpo sul collo del figlio: il pubblico pudore violato dall'impuro Decemviro nel corpo di Virginia armò di ferro parricida la paterna destra: e la patria tradita dai proprj figli rese Bruto intrepido al tristo spettacolo della loro decollazione. Ma questi eroismi in Roma eran domestiche virtù: e far non dee maraviglia che quegli illustri cittadini, pronti ad ogni istante ad immolar se stessi al pubblico bene, serbassero nel cuore un' eguale fermezza per sagrificarvi i propri figli. Pria d'esser padri erano cittadini, e tutto essi tributavano al civico dovere. I Deci, i Camilii, i Furi, gli Scevola, i Cocliti, i Curzi e cent' altri avrebbero la lor prole al patrio bene immolata, come immolarono se stessi.

127. Dove questi virtuosi sentimenti non allignano, ivi le leggi hanno a più ristretti confini ridotta la paterna podestà.

128. Qualunque superiore civile o militare ha certamente dalla natura e dalla legge una inferiore autorità a quella dei padri, e di quella pur anco ne dee usare con moderazione ed intima ripugnanza. E se nei padri non è che raro il caso d'una pena corporale, rarissimo esser dee negli altri, e ne' soli modi dalla legge indicati.

129. Quanto infatti è raro che siano utili siffatti castighi! Si snervano ed avviliscono gli spiriti timidi, s'infieriscono e si ribellano le anime altiere, e si guastano gli uni e gli altri allontanandoli dall' inclinazione al loro esercizio e dalla benevolenza ai loro superiori: il di mezzo della persuasione è mille volte preferibile, e con maggiore dignità ottiene migliore effetto. L'amor proprio nasce coll' uomo; e questo sentimento in lui precede a tutti gli altri, cosicchè prima ancora di avere alcuna idea del vizio o della virtù, comincia a provare un' impressione confusa, che lo spinge a bramare la stima ed a temere il disprezzo.

130. Il disegno propostosi dalla natura quando ha impresso nei nostri animi questo sentimento, primo di ogni altro tendeva appunto ad interessarci con i di lui movimenti e colle di lui spinte a preferire nelle nostre azioni il bene che si loda al male che si condanna. Questa risorsa

nelle angustie, che spesso accompagnano la virtù, è felice e potente per dirigere i giovani cuori: poichè trovando in essi una naturale disposizione a ricercar la lode ed a fuggire il biasimo, basta per far loro amare la virtù, di loro dipingerla con tratti allettanti e piacevoli, ed ingrandire in essi questo primo gusto a praticarla con onorevoli ricompense; come basta per loro fare detestare il vizio, di loro rappresentarlo con colori vergognosi e tristi, ed opporre all' inclinazione che vi portano il castigo dell' umiliazione e del comune vituperio.

131. L' umiliazione non deriva che dalla sensibilità della nostra anima, ed all' anima sola dee rivolgersi il castigo del giovane allievo, lorchè egli è capace di sentire. Il vizio non è che un' affezione dell' anima, ed a lei sola dee rivolgersi la disciplinare correzione. E siccome l' amor proprio è più o meno attivo negli uomini, ma è sempre un adito aperto alla pena od al piacere, così è da questa parte che bisogna attaccarli. Le sole anime lente e stupide vogliono essere scosse nei sensi, ed in questo sol caso si può giungere fino al castigo. La correzione corporale non è allora che un rinforzo della intellettuale, e non si viene già a questi estremi coll' intenzione di tormentare il corpo, ma per umiliare lo spirito. Come sopporterà egli questo impronto del rossore, che è lo scopo ed il frutto della pena? Nello sforzo appunto che il giovane fa sopra se stesso, e nel sagrificio ch' egli fa della sua volontà per sottomettersi ad una correzione che lo umilia, egli dee accorgersi dell' avvantaggio che ne ritrae a subirla, e tutto il bene ne risulta dalla sociale disciplina. Questa disposizione dello spirito, che sola è capace di rendere utile il castigo a colui che lo riceve, può solo per conseguenza renderlo legittimo da parte del capo o superiore che lo infligge.

132. Che se il giovane troppo indocile ed ardente resiste agli ordini, trascura le minaccie e si solleva contro il castigo, conviene maneggiare con prudenza il suo spirito, che il fuoco dell' età sua trasporta fuori e lungi di se stesso; se l' apparecchio del castigo lo sorprende e lo agita, trar se ne può favorevole augurio. Sovente basta questo irritamento del suo cuore, ed alle volte egli è di già abbastanza punito dall' emozione e dal turbamento che prova in se stesso. Se il fallo esige che si insista nel castigo, si facciano almeno precedere delle veementi rimostranze e delle insinuazioni tenere e vive, atte a raddolcirlo e ridurlo volonteroso

all' obbedienza. Gli si dipinga con forza e carattere tutta l'ingiustizia della sua condotta: fate ch' egli la senta in se medesimo, che ne arrossisca, ed imparando a conoscere i proprj torti, da lui stesso si giudichi e si condanni.

133. Questo paterno contegno dev' essere adottato nei collegi così come nelle truppe e nelle squadre; ogni superiore dee considerare l'agitazione di colui stesso che non si rende nè alle dolci, nè alle minaccie, e sospendere ancora per qualche poco delle pene che non potrebbero che nuocere. Poichè solo il comun bene ed il vantaggio dell' allievo stabilisce la misura e la regola dei diritti e dell' autorità del capo.

134. Sia pure per un istante che la disobbedienza sia un mancamento, o si prenda per un affronto personale al superiore; ma questa idea è affatto erronea ed assurda in faccia ad uno che ha l'autorità di reprimere l'inferiore insubordinato. Bisognerebbe dire che la collera sottentrasse al rigore, e che obbligato per istituto e per dovere ad acquietare i trasporti dell' inferiore, egli avesse ad ingagliardirli col proprio furore. Sa pure che un castigo slanciato in questo momento di crisi sarebbe pericoloso, e sotto pretesto di salvare il giovane traviato e serbare la disciplina, egli anderebbe a perderlo od a renderla inefficace. Deluderebbe ad un tempo la direzione del giovane ch' egli getta nell' eccesso e nella disperazione, il governo che riposa sul di lui zelo e sulla di lui prudenza, e lo Stato cui è risponsabile della coltura e condotta de' suoi dipendenti.

135. Quale spettacolo di sconsigliatezza ed immoralità non sarebbe quello di vedere un capo, un superiore qualunque, abbandonarsi allo sdegno, armarsi di furore, cercar degli ajuti e degli stromenti offensivi, ed attivare tutto l'apparato d'una tenzone per combattere contro un inferiore, il di cui delitto in tale istante altro non è che di lottare con coraggio contro una pena che gli pare un vituperio.

136. Quale diritto metterà il capitano in opera per usare la violenza per soggiogare ed abbattere sotto i suoi colpi un essere libero, un cittadino indipendente? I soldati sono essi schiavi? Il capriccio, la prevenzione ed il trasporto saranno essi i garanti della civile o militar disciplina? Daranno essi al superiore la strana facoltà di dar mano alle verghe, ai bastoni, alle sferze, alle catene per battere ed opprimere un loro subalterno, un allievo,

malgrado i suoi sforzi ed i suoi gridi? S'egli cerca a fuggire s'incatenerà la vittima? S'egli si dibatte e rompe i lacci, si chiameranno nuove manifforti per rinserrarlo? Se il fatto è leggero, perchè punirlo con asprezza? Se è grave, perchè non rimetterlo ai consigli di guerra, ai giudici competenti per serbare alle leggi la pubblica vendetta?

137. Qualunque sia il comando e l'autorità, di cui giungiamo ad essere rivestiti, non dimentichiamoci mai, che i nostri inferiori di grado sociale sono sempre eguali nel diritto di conservazione del loro essere e del loro onore, primi beni dei mortali. Non siamo mai arroganti di facoltà e poteri che la legge non ci attribuisce; e rammentiamo ad ogni istante, che la clemenza è la più bella virtù del maestrato, e che il rigore somigliando al fuoco, se mal si adopera, distrugge quei corpi che egli ha formato.

138. Se quindi per un eccesso di rigore od inclemenza nel capitano verso il suo equipaggio, parte di questo o tutto insieme si rivoltasse o disertasse, abbandonasse il bastimento, gli appiccasse il fuoco od altrimenti lo danneggiasse, sarebbe sempre il capitano risponsabile tanto dei disordini, quanto degli avvenuti danni.

139. Dopo di avere discorso sulle imputazioni che far si possono al capitano per le mancanze positive o negative che da lui si potessero commettere, conviene pure discorrere del delitto che più lo degrada e lo aggrava, ove sia da lui compiutamente commesso, ed è quello della baratteria.

140. Questo antico vocabolo è troppo barbaro per rintracciarne l'etimologia. Si comprende però che derivava dal vocabolo francese *barat*, che significa inganno, frode, menzogna, per cui dicevasi *baratter* per ingannare. Qualunque frode commessa da un uomo in impiego con prevaricazione del suo dovere si chiama *baratteria*.

141. Noi siamo debitori alla Francia della prima introduzione di questo termine, e segnatamente nel Delfinato, in cui vi era, non è gran tempo, una cappella chiamata di *S. Orso* circondata da cinque o sei casucce, ove si collocavano i pellegrini che vi concorrevano per divozione il lunedì di Pasqua ed il lunedì avanti S. Giovanni, per guarire delle sciatiche e dei mali alle gambe ed ai piedi. In tali giorni vi si praticava una gran fiera di bestiami, che si chiamava comunemente la fiera

di *Charabarat*, a motivo dello strano privilegio di non fare luogo ad alcuna azione redibitoria, o di regresso per qualunque furberia od inganno fosse ivi accaduto nel cambio o nella vendita degli animali. In segno di questo bizzarro privilegio si andava gridando per la fiera *charabarat qui a mal son dam*, cioè chi cambia male suo danno; mentre in lingua del paese *charabarat* significa *troquer*, truccare, cambiare, negoziare. Un tal vocabolo era composto dalla parola *carum* o *cher* e *barat*, che significa inganno, o piuttosto cambio o baratto fraudolento, e tutto insieme *caro baratto*, cioè cambiare a caro costo.

142. Il delitto della baratteria, a dir vero, comprende ogni sorta di colpa o mancamento commesso dal capitano a reo disegno di guadagnare egli stesso con danno altrui. Può quindi definirsi questo delitto una fraudolenta macchinazione ed un maligno studiato progetto di trarre a se stesso un lucro, sia dolosamente disponendo le cose, che da lui dipendono, sia lasciandone con prevaricazione dal suo dovere accader di quelle, che agendo di buona fede non sarebbero avvenute, dalla quale maliziosa condotta e direzione ne sia derivato danno ad alcuno.

143. Ogni mancanza quindi di un capitano tanto di quelle di omissione, quanto di commissione superiormente riferite, può farlo colpevole di *baratteria*, se si verifica che il suo contegno fu accompagnato dal dolo e dall' intenzione di nuocere; ritenendo sempre, che per dolo si dee intendere l'aperta coscienza che si sente in se stesso di far male, ossia l'intima persuasione di un' azione dalla legge e dalla ragione vietata.

144. Venendo poi al più stretto senso nella marittima giurisprudenza, tal nome significa il delitto che un comandante di nave commette lorquando con preordinata macchinazione senza necessità e di spontanea volontà, con qualsivoglia mezzo procura la perdita totale o parziale della sua nave o del carico, a danno di chiunque abbia interesse nelle predette cose, od a fine di appropriarsi le merci ad esso lui confidate.

145. In mezzo alla selva degli autori e statuti marittimi che attribuiscono il nome di baratteria anco alle non dolose mancanze dei capitani e comandanti di nave o legno marino, io sono del fermo sentimento che ove non si accoppii il dolo, e quindi il titolo criminale, ivi non con-

venga il nome di baratteria. L'ordinanza francese ha preso un giusto di mezzo, mentre per i danni provenienti dalle colpe e mancanze dei capitani non istabilì che un' azioue civile a titolo di reintegro; e lasciò aperto il campo alla procedura criminale ove concorresse un titolo personale, lochè appunto si conforma alla mia opinione.

146. Baratteria infatti è nome odioso, che ci presenta l'idea del delitto ed il fondamento d'un azione criminale, poichè questa sempre vi entra quando si agisce scientemente contro la ragione, a disegno di ledere l'altrui interesse. Se anche somigliasse a quelle frodi o scroccherie, che un' azione contengono mista di civile e criminale, applicare non si potrebbe a quelle azioni che dal dolo sono disgiunte. Imperocchè quando l'azione civile rende tutto l'effetto che si può bramare, non vi è motivo di qualificarla con un titolo infamante e criminale, qual è quello di baratteria.

147. Questa distinzione è ormai in Italia affatto ricevuta; ad onta che i giureconsulti francesi sembrano dissentire. In Italia, scrive pure l'Azuni, §. III, non ogni colpa del capitano e de' marinaj si considera per baratteria, ma soltanto quella che si commette con precedente macchinazione accompagnata da dolo e frode, affine di appropriarsi e lucrare le altrui merci.

148. La prova della baratteria si ottiene col mezzo dei testimonj, non esclusi quelli che si trovano a bordo. *La preuve de la baratterie peut se faire par témoins même en faisant entendre les gens de l'équipage.* GARRAN DE COULON. ART. BARATTERIE; a meno che la baratteria sia commessa dai subalterni ufficiali o marinaj stessi, nel qual caso si possono sentire in testimonio gli altri che trovansi a bordo e che non sono imputati di questo delitto. Del resto siffatta prova dev' essere concludente si in genere che in ispecie; ed in dubbio non si dee mai presumere commessa la colpa.

149. Nelle ordinarie assicurazioni non sono tenuti gli assicuratori rispondere per il caso, che a titolo di baratteria fossero danneggiati gli assicurati nelle loro merci; mentre il delitto non entra mai nei casi fortuiti; ma se nella polizza si rendono anche di tal danno garanti, i tristi effetti, che dalla baratteria del capitano od equipaggio ne ridondano, sono tutti a carico degli assicuratori.

150. Un tal patto non potrebbesi fare con un caricatore di mercanzie o coll' armatore, quando egli stesso avesse il comando della nave, poichè nessuno può garantire o farla garantire per ciò che dipende dal proprio delitto e per un fatto che inchiude la propria turpitudine.

151. Se l' assicurato fosse padre di quello che comanda il bastimento e trasporta le merci, a stretta ragione non sarebbe vietato di chiedere all' assicuratore una polizza che lo garantisse della colpa del figlio capitano. Ma l' assicuratore dovrebbe mettersi in somma guardia prima di entrare in tale impegno; poichè è ben cattivo segno se il padre dubita del proprio figlio, ed è un cattivo pronostico una tale cautela nel padre, tanto nel supposto che il figlio sia facile al delitto, quanto in quello che con lui vi possa essere facile collusione, a danno dell' assicuratore. Basato su questo riflesso è l' analogo regolamento di Rotterdam, in cui al §. 43 viene dichiarato « che i proprietarj delle navi non possono » fare sicurtà veruna contro baratteria di padrone o capitano da essi fis- » sato, ma possono farla contro la loro trascuranza e contro la furfan- » teria de' marinari, come pure di quei padroni che per la morte dell' as- » segnato padrone o capitano, o per qualunque altra cagione succedono » o sono messi al comando della nave in luoghi stranieri senza cono- » scenza dei proprietarj. »

152. L' Azuni ed il Baldasseroni riferiscono a questo punto varie formole delle differenti città dell' Europa per concepire la polizza contenente la risponsabilità nell' assicuratore, per qualunque colpa o delitto del capitano ed equipaggio; ma siccome esse dipendono dalla volontà dei contraenti, così qualunque formola è buona e legale quando esprime con chiarezza e con ordine il consenso delle parti.

153. Si ritenga peraltro in via di generale nozione, che le formole di Danimarca, Roano, Amburgo, Londra, Bilbao, Amsterdam, Nantes, Bordeaux, Ancona, Venezia, Firenze e Livorno per uso loro sogliono contenere siffatta risponsabilità; in Isvezia, Anversa, Genova, Marsiglia e Napoli non si suole caricare l' assicuratore di questa risponsabilità. Non è che nel Portogallo che la baratteria del capitano, detta colà *ribalderia*, sia legalmente considerata per caso fortuito, di cui l' assicuratore è tenuto. In Anversa per l' opposto è positivamente vietato « di far sicurtà » in maniera veruna contro la baratteria, furfanteria od altro mal ma-

» neggio del capitano o dell' equipaggio della nave, abolendo ed annul-
» lando tutti gli usi e costumi in contrario. Ed in caso che venga fatto
» alcun accordo o contratto in contrario, è dichiarato nullo e di nessuna
» forza o valore. »

154. Rispetto alla Danimarca è d' uopo ritenere che gli assicuratori sono unicamente esenti dalla baratteria, quando il delitto è commesso da quello o da quelli, a di cui comodo o per interesse di cui sia fatta la sicurtà: ma ne sono risponsabili allorchè l' assicurato non è partecipe del delitto, ed il delinquente è un terzo fra il capitano e l' assicuratore.

155. Da tale diversità di usi nacque la variante opinione de' giureconsulti, gli uni de' quali seguendo la pratica de' proprj paesi stabilirono per regola generale che gli assicuratori rispondono per danni accaduti per la baratteria del capitano od equipaggio, e gli altri sostengono, a mio credere, con maggior ragione che per tale specie di danno non ne debbano essere garanti senza un patto apposito che ve la inchiuda. Il consenso allora de' contraenti è la vera legge del contratto, ed i patti fra essi convenuti ne formano la sostanza.

156. Qualunque sia l' ampiezza ed estensione del patto espresso nella polizza, gli assicuratori sono sempre assolti dalla risponsabilità per il fatto colposo del capitano od equipaggio. Anzi restano da un tal peso almeno in parte assolti ben anche nel caso in cui la polizza sia comprensiva della baratteria del capitano od equipaggio, quando a bordo della nave siavi alcun altro correo nel delitto, come un sopraccarico, e questi sia il motor del crime e partecipe del turpe lucro; e semprechè non vi concorra sotto verun rapporto la collusione degli assicuratori, o per aver essi nominato il capitano sapendone i di lui vizj, o per aver annuito al delitto. Imperocchè non è mai lecito ad alcun di tirar vantaggio dalla propria frode a danno altrui, e distruggere così quel sentimento di buona fede, che è l' anima del commercio e lo scopo più interessante per la felicità e grandezza di tutte le nazioni. Conoscere i vizj d' un uomo e preporlo al comando d' una nave, è una presunta complicità nei falli cui esso si abbandonerà: e se al dir della legge il fatto del commesso è del committente. *Omnia facta magistri debet præstare qui eum præposuit. L.* 1, §. 5. *Ex delicto cujusvis eorum qui navis navigandæ causa in nave sint, datur actio in exercitorem. L.* 2,

§. 2, *ff. de exerc. act.*; a ragione più salda lo è allora che il preponente è conscio dei vizj di colui che ha posto al comando od al servizio del bastimento.

157. Nessuna obbligazione hanno gli assicuratori, se il capitano malversa o dissipa la paccottiglia a lui affidata dai negozianti, sì perchè questo fatto non è del capitano propriamente, come comandante la nave, ma come negoziante, sì perchè questo risico che la paccottiglia caricata nella consegna non giunga bene al suo destino, non è compreso nella sfera dei risici di mare legalmente detti.

158. Il Rocca ed il Baldasseroni nel rispettivo loro trattato delle assicurazioni, al titolo della baratteria, numerano molti casi in cui essa si può commettere. Io però stimo che sarebbe lo stesso come contar le stelle, il numerare i casi ne' quali il capitano o l'equipaggio può rendersi colpevole di questo delitto.

159. Qualunque sia l'accidente, da cui direttamente o indirettamente ne sia derivato il guasto, o deperimento delle merci o della nave, od il danno altrui, e si verifichi il cumulativo concorso della macchinazione e del dolo, sempre vi è luogo a procedere per causa di baratteria. Sarebbe infatti indiretta la causa del danno, quando un capitano caricando la nave per un dato sito e colla convenzione di fare un certo viaggio, declinasse dalla stabilita direzione, andasse a far capo in un dato porto e vi caricasse merci, e partendo da là s' incontrasse in una burrasca, per cui la nave fosse sommamente danneggiata e costretta ad entrare in un altro porto per ristorarsi e riprendere il viaggio. Se il ristoro non l'avesse ridotta in istato di continuare il suo corso, e per il primo danno da essa sofferta fosse poi costretta a dar fondo, oltre l'azione civile, vi sarebbe la criminale contro il capitano, che contro le convenzioni e gli ordini del proprietario prese una direzione e fece un atto, da cui ne provenne la perdita del bastimento. Questa giurisprudenza è molto sostenuta dagli autori inglesi e dai bravi giudici che compongono quelle camere ammiragliali e commerciali.

160. Ma se un capitano incolpato di baratteria viene assolto, non può più per lo stesso titolo essere sottoposto a processo con nuova inquisizione promossa da un secondo accusatore. Questa causa contiene una discussione sul proprio onore e stato, ed ogni favorevole sentenza dec

in questa materia ritenersi per verità ne' sensi della *L.* 25, *ff.* DE STATU HOM.

161. Può darsi eziandio che materialmente sussista in fatto il titolo di baratteria, e non sia poi imputabile in diritto, come nel riferito caso che il capitano giustifichi d' essersi dovuto prevalere delle merci affidategli per un bisogno indispensabile della stessa nave, lochè risultar dee dai libri del registro navale. Imperocchè non avendo il capitano soppresso il titolo del credito dei proprietarj, ch' egli dee tuttavia indennizzare, viene a cessare in lui la mala fede e l' intenzione di nuocere altrui. Bisogna però che la causa di tale straordinaria misura non sia essa stessa dettata dalla mala fede e dalla frode, ma ragionevolmente giusta o presunta tale, come per supplire alle spese di una liberazione di arresto, o per risarcir la nave da un sinistro, all' oggetto di continuare il viaggio col resto del carico, e simili, ove altro rimedio sia mancato all' attività e prudenza del capitano.

162. La baratteria differisce dal furto, come la specie dal genere: e spesso in quella il furto non è che la causa di delinquere, alle volte essa n'è l'effetto; ed in altre esso non vi entra che in quella parte, che concerne il farsi ricco col danno altrui.

163. Non è che una specie quando il capitano si appropria materialmente la merce a lui affidata: n' è la causa quando vende la merce ed infinge che sia perita: n' è l' effetto quando abbandona dolosamente le mercanzie e percepisce il prezzo infame dell' abbandono: e non è che in relazione quando lascia maliziosamente perire la merce, o la nave sotto finti pretesti, e ne ritrae turpe premio dal suo delitto. Ma non si può mai dire propriamente che sia un furto; giacchè questo si commette colla rimozione da un luogo all' altro di una cosa che non si possegga nemmeno colla naturale detenzione, e coll' appropriazione di essa con animo di tenersela senza l' assenso del proprietario.

164. La pena di questo delitto, oltre la rifazione dei danni alle parti lese, consister dee nel carcere più o meno lungo, od anche nella galera, in ragione della gravezza del dolo usato e del danno commesso, e nella perpetua inabilitazione a coprire il grado di capitano. Ma se mancasse il dolo e non vi fosse stato che dell' imprudenza, od un' audace ostinatezza, si potrebbe sostituire al carcere criminale un arresto temporale a

misura delle circostanze, salva sempre l'azione civile ai danneggiati per ottenere da lui una congrua soddisfazione dei patiti pregiudizj.

165. È noto l'esempio del famoso capitano Corbun comandante del vascello *Sainte-Claire*, che essendosi separato da una flotta che scortava M. de Macmara, e che avea fatto rilascio alla Corogna, fece cammino verso la Rochelle, e fu preso dall'inimico. Sottoposto a processo, si difendeva sostenendo ch'egli non era stato informato che la flotta avesse rilasciato alla Corogna; ed infatti non si poteva convincerlo ch'egli lo avesse positivamente saputo: ma era provato in processo che si era opposto al suo equipaggio, che lo sollecitava ad entrare in quel porto nella persuasione appunto che la flotta vi avesse fatto rilascio. Chiusi gli atti, il capitano fu condannato alle memorate pene dall'ammiragliato della Rochelle, dalla di cui sentenza avendone appellato al parlamento, essa fu confermata nel 19 giugno 1747.

166. In seguito il suo avvocato fece presente alla corte che sulle risultanze del processo si vedeva chiaramente che il capitano Corbun non era stato che un imprudente, e che d'altronde era un capitano assai esperimentato per la sua probità e bravura, ed ottenne sulla consulta dell'ammiraglio, che il re gli accordasse lettere di riabilitazione, colla facoltà di nuovamente aver il comando dei vascelli.

167. Quando non si verifichi nel capitano la pretta fellonia, il vero tradimento di Stato, come s'egli si desse maliziosamente in mano dell'inimico o de' corsari..... *Si recta navigatione contempta littora devia sectatus..... Capitali pœna plectetur*, *L.* 7, *C.* DE NAVIC., ciò che non può ordinariamente succedere che in un vascello di guerra, e quindi non vi entri il vero delitto di lesa nazione, a me sembra troppo crudele la pena di morte portata dall'articolo 36 dell'ordinanza di Luigi XIV, e troppo moderata quella di una multa ed un anno di prigione portata dall'ordinanza francese 14 maggio 1745. Più giusta e proporzionata è la pena della galera inflitta in questi casi dal §. 38, tit. II, lib. 4 dell'ordinanza di Francia del 15 aprile 1689, confermata sotto Luigi XVI con editto del 25 maggio 1765. In questa pena vi si trova una specie di taglione che punisce coll'infamia un infame delitto. Rinchiudere in un carcere un delinquente capitano di nave, è un perdere il frutto che la pena produce coll'esempio; è un togliere quel grado di

afflizione che il fellone dee risentire per un crime che turba tanto da vicino l'ordine sociale, è finalmente un inutile mezzo il far che l'uomo vile gema nei ferri senza trarne partito dalla sua abilità, ed il forte si avvezzi al carcere senza più sentirne l'affanno: quando relegato in una galera, per uno sfogo naturale all'uomo per uscire dall'avvilimento, e per un resto di speranza, che mai non vien meno nell'uman cuore, tutto farà col travaglio e col contegno per meritarsi la benignità de' superiori e clemenza del governo, onde ottener perdono al suo misfatto.

168. Se i capitani di nave mercantile si sono distinti nelle cognizioni marittime ed hanno date prove della loro intelligenza nel comando navale, e molto più se indipendentemente da una esperienza riconosciuta nella navigazione, essendo a bordo d'un armatore in tempo di guerra, hanno fatta qualche brillante azione, possono optare di avere il grado di tenente in primo su d'una fregata, o di capitano su d'una nave cannoniera d'inferiore portata. Ma nell'optare siffatte promozioni debbono essere disposti a dimostrare che, come ogni altro abile capitano di vascello, riuniscono in loro tutte le opportune cognizioni, sia nell'intendersi della costruzione d'un bastimento, sia nel sapere quali manovre debbano essere preferite nelle diverse circostanze che si possono combinare sul mare o durante il cattivo tempo, o per evitare l'inimico o per attaccarlo con vantaggio, sia finalmente nel conoscere l'idrografia come si è più sopra discorso, e generalmente tutto ciò che ha rapporto alla navigazione.

169. Ammesso il capitano al comando d'una nave guerriera, egli gode de' più onorevoli comandi. Imperocchè mancando un ufficiale generale comandante in capo una squadra, non essendovi altro ufficiale, il più anziano capitano della squadra che si trova allora comandante ha la scelta di prendere il vascello che montava l'ufficiale generale, o di restare sul suo.

170. Bisogna qui ritenere che sopra una nave ammiragliale od altro vascello di primo rango comunemente si trovano a bordo, oltre il comandante, due capitani, due tenenti e due sotto-tenenti: ma sulle navi di secondo e terzo rango non montano che un capitano in primo, due tenenti e due sotto-tenenti, e su quelle di quarto e quinto rango un capitano in secondo, un tenente ed un sotto-tenente.

171. Quando poi un capitano, divenuto comandante di squadra, passa nel vascello che montava l'ufficiale generale morto od assente, il capitano della bandiera dee continuare a comandarla sotto gli ordini del capitano divenuto comandante, ed il vascello lasciato da quest'ultimo deve essere comandato dal capitano che serviva in secondo, purch'egli abbia il grado di capitano di vascello.

172. Ove non si trovi un capitano di vascello in secondo sul vascello abbandonato dal capitano addivenuto comandante, il più anziano dei capitani in secondo della squadra dev'averne il comando.

173. I capitani di fregata, quando comandano sul mare, debbono adempire le stesse incumbenze del comandante capitano di vascello; e quando quelle sono in secondo sui vascelli, le loro incumbenze sono le stesse di quelle del capitano di vascello in secondo.

174. Venendo il caso in cui i capitani ed ufficiali di marina si trovino in circostanza d'un servizio comune a terra cogli ufficiali delle altre truppe nazionali, i capitani di vascello marciano al pari dei colonnelli o capi di brigata, secondo la data della loro anzianità, risultante dai loro brevetti: i capitani di fregata marciano coi tenenti-colonnelli: i capitani dei brulotti coi capitani d'infanteria, e quei che comandano bastimenti di trasporto non hanno che il rango di sotto-tenente d'infanteria, ma non marciano che dopo questi. I tenenti in primo di marina marciano coi capitani di altre truppe, e quegli in secondo non hanno che il rango di primo tenente delle altre truppe; salvo che questo divario non è ricevuto rispetto ai corpi facoltativi, i quali sono tutti eguali fra di loro, e non sono distinti che dal rispettivo grado e dalla loro anzianità.

175. Secondo i regolamenti dell'impero russo il grande ammiraglio ha il rango e la paga di un generale maresciallo di campo; il vice-ammiraglio quello di un tenente generale; il contr'ammiraglio, che si chiama anche *Shout by Nacht*, quello di un generale maggiore. I capitani della marina sono divisi in tre classi, ed hanno i capitani in primo il rango di colonnello, quelli in secondo di tenente-colonnello e gli altri di maggiore dei reggimenti di campagna. I tenenti sono di pari rango dei capitani ed i tenenti-capitani ai tenenti.

176. I regolamenti di Luigi XIV del 15 aprile 1689, al §. 36 del tit. II del lib. IV, proibivano a qualunque capitano od altro ufficiale di

marina comandante un vascello di guerra di giammai renderlo all'inimico per qualunque cimento vi fosse, a segno di lasciarsi piuttosto sforzare colla spada alla mano, ed anche bruciare pria di arrendersi.

177. Questa rigorosa prescrizione era prudente allora che si trattava di formare una marina guerriera e potente, e di farla uscire dall'indolenza e dal languore in cui essa giaceva. Ristabilita in seguito la marina francese nel pieno suo lustro, si videro alquanto raddolcite le militari discipline, e coll'art. 277 dell'ordinanza 25 marzo 1765 vennero modificate coll'ingiungere a ciascun capitano di non abbassare la sua bandiera, nè arrendersi fino a tanto che vi sia la menoma possibilità di conservare il vascello, difendendosi così fino agli estremi; ed ove non siavi più alcuna possibilità di resistere davvantaggio, o mancato sia ogni mezzo di salvare il suo equipaggio, che bruciando o colando a basso il suo vascello, e sia perciò costretto a rendersi, il capitano passar dee al consiglio di guerra per essere encomiato s'egli fece vigorosa difesa, o condannato s'egli non ha combattuto colla più grande bravura.

178. Sebbene dal precedente paragrafo appaja che il capitano può dar il fuoco alla nave ed incendiarla o farla saltare in aria, anzichè cederla al nemico; pure questa facoltà di appiccare a posta il fuoco distruttore del vascello deesi intendere limitata al solo caso in cui collo schifo o colla scialuppa possano mettersi a salvo, fuggendo a terra, tutte le persone dell'equipaggio. Imperocchè, eccettuato il caso in cui più importi allo Stato ed alla pubblica salvezza la conservazione d'un posto, o la difesa di esso, mai è lecito ad un cittadino di sagrificare la propria persona e quella de' suoi colleghi per far all'inimico una estrema disperata resistenza e perire sotto le stesse rovine del posto o del vascello difeso: nè una nave è un ponte di Roma investita dai nemici, per esigere la vita d'un illustre cittadino nel pericolo cui si espose Orazio Coclite. Quando non vi è questo pubblico interesse, ardito e folle, non generoso e saggio sarebbe il sagrificio che un capitano farebbe di se stesso e de' suoi seguaci. *Nisi intelligat, imperanti, voluntatem esse, ut potius vitam, quam locum conservet; aut locus iste tanti non sit civitati, quam vita istorum civium.* PUFEND. *L.* 8, *C.* 2, §. *IV.* Tanto più che questa disperata foggia di difendersi non evita alcun danno, e solo rapisce allo Stato dei bravi cittadini, che riscattati e liberi nuovi

servigi render possono alla patria; e spesso altro non fanno che seguir il trasporto della vendetta e distrugger d' un sol fuoco se stessi e l'inimico, come al dir di Grozio avvenne nella guerra del Brabante nel 1589. *Sæpius accidit..... pulvere tormentario seque et hostem incenderit, alterius navigiis circumventa. Tanta est cura vitam desperantibus, non inultos mori.* GROT., *L.* 2, *HIST. BELG.* È questo un delirio, cui si oppone col diritto divino e naturale la comune ragione, e pochi furono quegli antichi ch' ebbero la debolezza di considerarlo come il colmo dell' eroismo. Poichè, dice Platone, siamo in questa vita come in una custodia; da cui non è lecito di uscire pria che sia compito il nostro destino; e se all' uomo non è permesso di attentare alla propria distruzione, quando ben anche il pericolo della morte è per altra parte inevitabile, vietato espressamente un tal attentato dev' esser quando un mezzo si presenta di uscir di pericolo.

179. Se quindi ponendo il fuoco al vascello vi è luogo salvarsi a terra, allora solo è permesso di prevalersi di sì estremo rimedio, all' oggetto di privare l' inimico d' una preda di cui è nel vicino momento d' impadronirsene.

180. I bravi capitani, che seppero in ogni tempo dare testimonianze di bravura, usarono con saggezza di tale ripiego. Quando si videro nell' impossibilità di resistere al nemico e di evitare d' esser presi, riportarono lode ed omaggi alla loro costanza, se misero il fuoco al bastimento ed intrepidi si recarono a terra salvi coll' equipaggio; ed i soli assicuratori ne restarono risponsabili allora della seguita perdita.

181. Nè tale condotta può essere censurabile per i riflessi che un bastimento inseguìto dal nemico, può sempre trovare un mezzo per sottrarsi; che un pericolo, per imminente che sia, non è sempre accompagnato dal sinistro; che non si dee giammai disperare della fortuna, sempre variabile per se stessa, e principalmente sul mare, in cui sono facilissimi a cambiarsi gli eventi; che un soffio di vento, la comparsa d' una vela amica, le più leggiere combinazioni possono agevolmente liberarci dai corsari; che una riscossa, un ricoveramento può ridonare il bastimento a' suoi antichi proprietarj: ma che un vascello bruciato è assolutamente distrutto, e la distruzione toglie ogni ulteriore speranza di ricuperarlo o salvarlo; che di due mali bisogna eleggere il minore, e che in fine per

evitare un pericolo non è mai permesso di realizzare la stessa disgrazia, assicurando un male quand'è dubbioso ancora.

182. Questi riflessi provano bensì che bisogna usare di tale rimedio soltanto negli estremi casi, ma non giustificano già, che sia d'uopo sagrificare gli uomini e la nave, anzichè questa sola. Per tali prove basta che dalla conforme deposizione delle persone che si trovano a bordo all'atto del seguìto incontro risulti, che il bastimento si trovava nell'impossibilità di scappare all'inimico; e che per conseguenza il capitano aveva agito con saggezza e coraggio mettendo il fuoco al bastimento e privando l'inimico d'una preda, che alla di lui nazione avrebbe alimentato gli armamenti e le corse. Se infatti è permesso di far contro il nemico tutto ciò che è necessario per indebolirlo e disarmarlo, e metterlo fuori stato di sostenere il suo impegno e la sua ingiustizia, e si ha perciò il diritto di privarlo de' suoi beni e delle persone che lo compongono, a più forte ragione deesi far fronte, quanto è possibile, alle sue usurpazioni ed a tutto ciò che può aumentare le sue forze. Egli è perciò che si demoliscono le fortificazioni d'una piazza che si abbandona, e s'inchiodano i cannoni, s'infrangono le armi e si disperdono le munizioni che non si possono trasportare. La spesso vana e sempre incerta speranza di un soccorso inopinato ed improvviso non dee assolutamente dirigere la condotta di un savio capitano. I romanzeschi accidenti, gli straordinarj eventi reggevano un tempo le pubbliche e private azioni dei popoli e degli uomini ancor guidati dal capriccio o dalla superstizione: sarebbe ormai follìa il seguitarne gli esempj. Le cose debbono considerarsi nel lor corso ordinario: lo straordinario non dee mai fissare all'uomo il metodo di condursi. Il caso di ricupero o riscossa è troppo incerto per lasciarci colla nave in preda dell'inimico nella speranza di poterneló spogliare nello spazio di 24 ore.

183. Egualmente sottoporre si dovrebbe al consiglio nel caso che per ribellione dell'equipaggio la nave fosse perita, od altrimenti con essa le merci fossero perite o guaste. Imperocchè la ribellione, che è sempre un gravissimo delitto per il turbamento immediato che fa dell'ordine sociale, potrebbe procedere da colpa del capitano, il quale per non dar retta ai voti ed ai reclami dell'equipaggio, che facesse una giusta osservazione, volesse battere un cammino pericoloso, o non evitare una bur-

rasca od altro prossimo sinistro, e compromettere così le fortune de' negozianti e la vita delle persone esistenti a bordo del vascello.

184. Per la stessa ragione, se l'equipaggio viene a disertare, e la diserzione non sia imputabile all'imprudente e cattiva condotta del capitano, questi non è risponsabile del danno che al bastimento ed alle merci ne fosse derivato.

185. Ordinariamente per sola speranza di maggiore lucro disertano i marinari nei viaggi che si fanno alle isole d' Ameriea, e prendono servizio in un altro vaseello, ed i eapitani tosto assoldano degli altri marinari recentemente giunti e disertati nello stesso modo dai loro bastimenti. Non amano essi di stare lungo tempo inoperosi alle isole, e sotto questo rapporto ne risulta una speeie di bene dal loro indefesso travaglio; mentre restano il meno che possono alle isole, fuggono l' ozio e la dissolutezza che da esso suole naseere, e non cessano mai di navigare, ad onta che quando si trovano in mezzo alle onde ed ai pericoli di mare facciano ardenti voti per giungere al loro destino e più non accingersi a sì perieolosi eimenti.

186. Tale fu sempre il genio ed il earattere della gente di mare! Ghiacciati di spavento all'aspetto dei fiotti irritati, essi deplorano la loro sorte e desiderano il soggiorno tranquillo delle eittà e dei campi: appena sono giunti in porto, scordano i passati affanni e tosto si assoldano di nuovo a correre in mezzo agli stessi perieoli ch' essi hanno provato.

« Luctantem icariis fluctibus Africum
» Mercator metuens, otium et oppidi
» Laudat rura sui: mox reficit rates
» Quassas, indocilis pauperiem pati: »
Hor. L. I, Ode I.

187. I voti dei marinari non sono mai adempiti, appunto perchè sono ispirati dal timore e dettati dall'affanno o dal perieolo, in cui l'uomo è posto per un dovere del suo stato e per un disagio da lui inseparabile. Fino che una professione non dà che i vantaggi ad essa uniti, l'uomo

n'è di essa contento; ma l'abborre e la detesta, quando ne risente gl' incomodi, che a quella vanno congiunti.

« O fortunati mercatores, gravis annis
» Miles ait, multo fractus jam membra labore.
» Contra mercator, navim jactantibus austris,
» Militia est potior . . . . . »

Hor. Sat. I, L. I.

188. Quanto si è detto della diserzione dell' equipaggio seguita nei marinaj, sia per cambiar sorte, sia per viltà od altro vizio, dicasi pure della preda del vascello o delle merci, la quale, ove succeda, il capitano dee giustificare nanti del consiglio ammiragliale che senza sua colpa essa avvenne, e che a quella dovette arrendersi dopo aver sostenuta la più coraggiosa difesa e coll'esempio e col comando. Se il vascello trovasi in alto mare, e viene assalito da un nemico più forte, e nessun mezzo gli si presenta di sottrarsi al pericolo, e vana riesce ogni difesa, disperato e perdito consiglio sarebbe allora d'insistere davvantaggio nella propria rovina e nell'eccidio della gente d'equipaggio.

189. Ogni volta che sia dimostrato il vigore e lo zelo del capitano in tale impegno, la perdita della merce e della nave è sottoposta alle leggi del sinistro, gli assicuratori debbono sopportarla, ed essi non possono eccepire che il deperimento sia seguito per un fatto del capitano; giacchè quando il fatto è necessario, non è propriamente di chi lo commette, ma del destino e della forza maggiore e violente che per necessità il vuole commesso, ed in questo caso il capitano ebbe un giusto motivo di arrendersi. La necessità allora è, per dir così, l'operatrice del fatto per cui si arrese la nave, e l'impero di quella è invincibile. Non è senza ragione, che gli antichi vedevano in lei una terribile Deità, che seco tracva con mano di bronzo, malgrado l'umano sforzo, le volontà degli uomini e le loro azioni.

« . . . . . Saeva necessitas
» Clavos trabales, et cuneos manu
» Gestas ahena . . . . . »

Hor. L. I, Ode XXXV.

190. Quando poi dico che il capitano dee per tali azioni ed eventi essere sottoposto ad un consiglio di ammiraglità o di guerra, non intendo già che questo ufficiale debba guardare gli arresti per tali titoli, ma sibbene che possa a piede libero presentare lo stato dell'affare e farlo giudicare; a meno che fosse urgentemente indiziato di colpa, nel qual caso a misura degl'indizj e della colpa si potrebbe far luogo a quelle rigide misure ch'esser possono di ragione.

191. Non essendo indiziato di colpa, egli ha a suo favore la presunzione dell'innocenza, e perchè ogni uomo si presume giusto fino che non è provato il contrario, e perchè il capitano durante il corso del viaggio ha il mandato legale per rappresentare l'esercitore. Dell'uso ed esercizio di questo mandato e delle rispettive limitazioni se ne parlerà più in dettaglio al titolo *del cambio marittimo*, T. II, e negli altri luoghi più sopra riferiti.

192. La somma e principale influenza che al capitano viene accordata nella navigazione e nel commercio marittimo, e la stretta risponsabilità del medesimo verso le persone interessate nel vascello e nel carico, esigono che nella polizza sia assolutamente spiegato il nome del capitano che comandar dee nel viaggio la nave caricata.

193. Se infatti il nome e la qualità della nave assicurata vengono scritti nel contratto di assicurazione come un requisito essenziale del medesimo, e la di cui mancanza induce nullità, ben più nullo sarebbe il contratto se il nome del capitano non vi fosse solennemente espresso, giacchè appunto dalla sua fede, onestà e direzione può dipendere la felicità o la sventura del viaggio, non che l'affidatogli interesse degli assicuratori, che i pericoli assumono della navigazione.

194. E sebbene il *Pothier al n.°* 106 *du cont. marit.* opini, che non sia di tale conseguenza il nome del capitano, quando non vi sono due o più navi portanti lo stesso nome; pure il parere de' giurisperiti olandesi ed inglesi, e fra questi del *Beaves, lex mercatoria, p.* 63, *tit. Of insurances*, è costantemente quello che il capitano d'un bastimento dee nominarsi nella polizza; nè può essere variato senza notificarlo agli assicuratori, quantunque ve ne sieno di quelli che ciecamente si caricano dei rischi d'una nave, qualunque sia il capitano che la comandi.

195. Ritengasi perciò in via di regola, che se la polizza contiene sem-

plicemente il nome del capitano, e che in fatto il comandante della nave non sia quegli nominato nella polizza, questo errore rende nulla la sicurtà; e gli assicuratori possono dire con ragione di non essersi prestati ad assicurare, che per la confidenza nell' abilità del capitano nominato; giacchè non avrebbero assolutamente assicurato, se avessero saputo che un altro comandava la nave.

196. La certezza del nome del capitano è altresì necessaria, perchè la di lui mutazione può indurre gli assicuratori nell' alto errore di prendere più rischj sopra una stessa nave contro la volontà e convenzione, i quali sogliono spesso variare in ragione della persona del capitano, ed a tale pericolo si opporrebbero il generale costume delle genti e la giustizia.

197. Sebbene non sia vietato agli assicuratori di convenire la sicurtà sotto nome di capitano incerto, purchè sia individuata in qualche modo l'idoneità del risico, e sebbene, per ampliare in tal modo l'obbligazione degli assicuratori, si usi presso le nazioni l'antica clausula, *il capitano o chi per lui ec.*, pure questa dee intendersi nel senso di un cambiamento involontario, intervenuto nel corso del viaggio già cominciato, per effetto di non preveduto accidente, che riduca lo stato delle cose ad un punto di assoluta necessità, per cui il capitano che comandava il vascello, abbia dovuto cessare dalle sue funzioni per sopraggiunta morte, malattia od altra infelicità. Laonde se la nave non fosse già nel corso del viaggio, nè fosse già dal porto partita per il suo destino, seguir non potrebbe la variazione del primo capitano nominato nell' assicurazione, senza riportarne il consenso degli assicuratori. Ma se il cambiamento è già seguito, e non dimostrino gl' interessati che loro ne sia derivato danno, l' obbligazione dei medesimi non viene annullata, malgrado essi ignorino il nome del capitano surrogato; poichè in questo caso mancherebbe la causa, per cui gli assicuratori hanno diritto di sapere il nome di colui che assumer dee il comando della nave.

198. *Il Kurick nelle sue illustrazioni al jus marittimo, alla quistione* 15 opina egli pure che mutar si possa il capitano, quando le circostanze il vogliano, o nessun danno ne ridondi agli assicuratori da tale cambiamento.

199. Lo stato poi attuale del commercio d'Europa rende più frequente l' uso di detta clausula per agevolare la mutazione del capitano. Impe-

rocchè l'estensione, la frequenza, anzi l'incessabilità del commercio, che le nostre piazze ed i nostri porti d'Italia hanno con l'America libera, la Francia, l'Inghilterra, l'Olanda, colle Indie e colla China, fanno sì che i negozianti, facendo per quelle parti delle grandiose spedizioni, riuniscano ordinariamente nel capitano la qualità di sopraccarico, o di loro agente per la destinazione del carico medesimo, e per provvedere ai ritorni con generi adattati agli usi europei, e specialmente per i porti del Mediterraneo.

200. Per *sopraccarico* s'intende quella persona che viene deputata dai proprietarj d'una nave o delle merci, ad oggetto di esigere i noli che alla medesima si debbono durante il viaggio, o per fare tutte le operazioni e spese convenevoli alle stesse mercanzie, e contrattarle od in altro modo amministrarle ne' termini del loro mandato. Quindi è che l'autorità del sopraccarico, quando non sia limitata alla semplice custodia ed al dare soltanto e ricevere le merci a lui affidate, è quella di un vero amministratore e procuratore *cum libera*, e d'un istitutore di negozio, per cui i committenti sono risponsabili del di lui operato. *L.* 11, §. 2, *ff. de institut. act.* Qualunque poi sia tale autorità, il sopraccarico non può opporsi alle convenzioni passate tra il suo committente ed il capitano della nave circa il viaggio della medesima, o far prolungare, o diminuire, o cangiare l'intrapreso cammino, salvo che potesse ciò fare in forza del suo mandato.

201. Le accennate spedizioni fuori del continente richiedono che il capitano dimori nel luogo ove ha condotte le merci, e spedisca di ritorno la sua nave con quel capitano in secondo che ha ricevuto dal suo armatore. Questa variazione addiviene frequente e necessaria; ed ove si eseguisca nel luogo del destino colle opportune cautele per autorizzare il nuovo capitano al comando, tanto rispetto agli interessati nella nave e nel carico, quanto alle leggi della navigazione, al decoro delle bandiere, alle pratiche di mare ed ai diritti delle genti, gli assicuratori non hanno più di che dolersi: nè vi è motivo per cui attacchino di nullità il contratto. Poichè sarebbe assurdo che le assicurazioni istituite per favorire ed aumentare il commercio dovessero dirigersi a limitare ed angustiare ai negozianti la facoltà di eseguire quei progetti e quelle spedizioni, che le combinazioni dei luoghi, dei tempi e delle persone possono aprir la strada a tentar nuova sorte con esito felice, ed aumen-

tare così colle commerciali intraprese la fortuna de' cittadini, la ricchezza dello Stato e la gloria della nazione.

202. Nel caso quindi che prima di mettersi in viaggio venga surrogato un capitano di differente nome e nazione, dee la persona surrogata esser tale, che se gli assicuratori ne avessero avuta cognizione, non avrebbero avuta difficoltà ad acconsentire alla surroga rispetto alla idoneità e probità del soggetto, e sarebbero perciò rimasti contenti nel primo contratto sotto gli stessi rischj e per lo stesso premio. In tal modo cesserebbe la dizione di nullità derivante dal difetto di consenso degli assicuratori nella persona del capitano, per la maggior fiducia ch' eglino aver possono nell' industria ed abilità di quelli d' una nazione, anzichè d' un' altra, e che può far loro concepire un rischio minore, e quindi convenire un maggiore o minor prezzo dell' assicurazione.

203. Provvido su questo rapporto è l' articolo 25 del regolamento marittimo francese del 21 ottobre 1727, in cui si dichiara che in caso di morte o di sbarco del capitano in paesi stranieri per ragione di malattia od altrimenti il comando del bastimento appartiene a quello che trovasi su di lui capitano in secondo, non già ad alcun capitano in primo che si trovasse nell' estero paese. Non è però vietato ai proprietarj ed armatori del vascello di spedire colà dai loro paesi dei capitani ad assumere il comando, senza che gli ufficiali ivi abitanti possano pretendere di essere scelti ad assumerne siffatto comando.

204. Accadendo alle volte che in forza degli ordini dell' armatore il capitano, giunto in America od in altro lontano stabilimento, si trattenga in quel paese per farvi il carico di entrata, o faccia partire la nave sotto il comando del suo ufficiale secondo, gli assicuratori non si possono perciò dolere, mentre l' oggetto delle assicurazioni non fu giammai di angustiare la speculazione degli armatori.

205. Il capitano in secondo diviene allora per diritto il capitano in primo, dacchè il capitano abbandona il comando della nave per qualsivoglia cagione. Ma se il comando passasse ad un altro semplice ufficiale *senza necessità*, gli assicuratori non sarebbero risponsabili del sinistro che imputar si potrebbe all' imperizia d' un simile comandante. La presunzione legale dell' abilità e bravura nel capitano è attaccata alla sua carica, e non è presumibile in chi non è da tale qualità fornito.

206. Venendo, pria di aver fatto vela, scambiato il capitano all'insaputa degli assicuratori, od errandosi nella di lui nazione, in modo che si reputi d'una nazione amica e neutrale, e poi sia d'una potenza in guerra, l'assicurazione sarebbe nulla. Per la ragione che tutto ciò che tende ad aggravare il rischio degli assicuratori, dev'essere loro manifesto pria che sottoscrivano la polizza; ed è giusto che conoscano tutta l'estensione dei pericoli, dei quali si obbligano ad esserne contabili.

207. Maggiore d'assai è il divario che passa nell'errore d'un capitano d'una nazione ad un'altra, di quello d'un individuo all'altro della stessa nazione. Poichè, rispetto alla differenza della persona, essendo questa di conosciuta nazione, o il capitano è d'eguale valore ed onestà, e lo stato degli assicuratori è sempre lo stesso; o è un vile ed un cattivo uomo, ed avranno per l'azione di dolo il regresso contro di lui o contro i di lui preponenti. Ma riguardo all'errore d'una nazione ad un'altra la differenza è somma, mentre il capitano appartenendo ad una nazione o rivale o in guerra ha facile mezzo per illudere il diritto altrui e sottrarsi alla personal processura in caso di grave colpa, ed il rischio è sommamente maggiore in faccia degli assicuratori, i quali in una nazione aver possono confidenza e tutto temere da quelli di un'altra; ed ognuno sa che la speranza od il timore, la confidenza o la diffidenza sono affezioni meramente morali che risiedono nella mente di chi se le immagina e figura, onde non sono soggette ad alcuna certa misura. L'animo de' contraenti vuol essere libero, e tale non è allora che si viene a contrarre con chi non s'intendeva, nè si voleva avere contratto se si fosse saputo l'identico suo nome ed il paese cui apparteneva.

208. Trovandosi il capitano sul viaggio, sebbene a lui fosse vietato di affidare ad altri il comando, pure egli può surrogare un altro capitano in vece sua, anche senza il consenso degli interessati nella nave, ove sia utile ed espediente ai medesimi una tal surroga. Ma questa è tutta a carico del capitano nel caso che non vi apparisse la necessità di praticarla.

209. Ma se il capitano surrogato è un estero intruso nel comando e non un ufficiale dalla legge chiamato a succedere al capitano in primo,

gli assicuratori possono con ragione reclamare la nullità del contratto, potendo essi giustamente attribuire all' imperizia del medesimo successore la perdita od il danno della nave o delle merci.

210. Certamente che la persona del capitano è di tutta l'influenza sul buon esito della spedizione, giacchè egli ha la direzione del viaggio, la rappresentanza dei proprietarj della nave e delle mercatanzie, agisce occorrendo come un amministratore, e come incaricato del regolamento e pagamento delle avarie contro i caricatori e ricevitori, e della giustizia distribuitiva e proporzionale in caso di getto, e di carico e scarico delle merci.

211. Ordinariamente il capitano supplisce le funzioni di *piloto*: ma se uno vuol essere ricevuto piloto per comandare un vascello oltre del capitano, dee sapere ad un dipresso le stesse cose necessarie ad un capitano ed avere almeno tre anni fatta la navigazione; nel comando però sarebbe subordinato al capitano.

212. Dee il piloto saper usare degli stromenti ad uso della nautica, ma questi sogliono essere a spesa dei proprietarj della nave; e dee sul mare fare le stesse pratiche e diligenze del capitano.

213. Menagio deriva la parola piloto da *prorita*, cioè colui che governa la *prua*: altri dalla voce antica francese *pile*, vascello.

214. Il piloto è rispettivamente soggetto alla stessa risponsabilità del capitano ed alle stesse discipline.

215. Se il capitano od il proprietario ordinasse al piloto di battere un sentiero pericoloso, egli potrebbe rifiutare e procurare il voto dei principali dell' equipaggio prima di deliberare.

216. Il *nocchiero* può esprimere la stessa cosa del piloto, ma nello stretto senso sui grandi vascelli si prende per colui che presiede alla manovra della nave, e veglia a ciò che nulla manchi delle cose occorrenti alla navigazione; assiste al getto ed alla levata delle ancore, e visita giornalmente le manovre alte e basse, e ne rimarca i difetti, riferendoli al capitano, di cui ne fa eseguire gli ordini e ne rimpiazza, se occorre, il comando.

217. Arrivando in porto, egli fa preparare le gomene e le ancore: e siccome le ancore nascoste nell' acqua possono cagionare dei grandi inconvenienti al ricesso o riflusso della marea; così è obbligato di attac-

carvi un barile vuoto o qualche pezzo leggero con dei nodi, od anelli che nuotino sull'acqua per indicare il luogo delle ancore. Finalmente il nocchiero fa legare il vascello e le vele piegandole contro le verghe a foggia di rialzo e secondo la pratica del paese, e si occupa di tutto ciò che appartiene alla preparazione e conservazione delle navi e dei loro attrezzi in istato di pronta navigazione.

TITOLO VI.

Dell' Equipaggio.

1. L'ETIMOLOGIA di questo nome deriva originariamente dalla parola *equus*, che significa cavallo, e *paggio* nome dei tempi bassi, che significa servitor giovanetto e famigliare, o garzoncello nobile che serve a gran personaggio; cosicchè *equipaggio* nel senso etimologico vuol dire *scorta del cavallo e servitù del cavaliere*, ossia *comitiva del cavaliere*; e che dai Latini vien detto *comitatus agmen.*

2. E siccome gli antichi cavalieri solevano andare ai combattimenti con tali paggi o scudieri, così la scorta da cui erano accompagnati chiamavasi *equipaggio.*

3. Indi per analogia si usò di questo nome per esprimere anco l'armatura del cavaliere e la fornitura del cavallo, appunto perchè entrambe concorrevano a renderlo più forte e sicuro dai colpi del nemico; ond'è che in latino equipaggio dicesi anche *itineris instrumenta etc.*

4. La parola *equipaggio* esprime quindi tanto l'armatura del guerriero, quanto i fornimenti dei cavalli e dei cocchi, e la comitiva della gente armata che scortano ed accompagnano il cavaliere, il combattente od il viaggiatore.

5. In seguito sotto questo nome vennero compresi tutti gli stromenti che servono ai trasporti delle munizioni di guerra, e di pubblico e privato uso, i carri, le vetture, i cavalli, le selle, gli attiragli, i muli e tutti gli uomini ed animali inservienti al trasporto.

6. Portata questa espressione al più esteso suo senso ed usata costantemente nei termini della marina, venne a significare gli ufficiali, i soldati, i marinari e tutta la gente che si trova a bordo di una nave, e che lo servono in qualsivoglia modo; e finalmente sotto l'espressione di equipaggio vennero le armi e gli istromenti navali, le vittovaglie, le

merci e tutte le altre cose che formano l'armamento, l'addobbo, il corredo ed il carico d'un vascello.

7. Quando però si dice che un vascello tiene l'equipaggio di tanti uomini, s'intende principalmente dei soldati di marina; ad onta che in genere l'equipaggio nel senso degli uomini sieno tutte le persone che vi si trovano a bordo.

8. L'equipaggio personale del vascello mercantile si regola in ragione del porto delle tonnellate di cui esso è capace. Gli Olandesi, sommamente giudiziosi nella costruzione e direzione delle loro navi, ne' bastimenti di 80 a 100 tonnellate mettono sette uomini di equipaggio ed un mozzo, dai 100 ai 120 otto uomini ed un mozzo o garzone, rinforzando così l'equipaggio d'un uomo ogni 20 tonnellate; cosicchè un bastimento di 200 tonnellate porta dodici uomini, quello di 300 diciassette e quello di 400 ventidue. Al di là poi delle 400 tonnellate si può equipaggiare ad arbitrio senza eseguire geometricamente siffatta proporzione.

9. Posta la suddetta regola, se due vascelli viaggiando assieme si ricoverassero per ritirarsi da una sofferta burrasca, e prima che entrambi fossero riparati e ridotti in istato di navigazione sopraggiungesse un corsaro, un nemico od altro infortunio, per cui fosse necessario di tosto far vela e partirsene a miglior fortuna, che far dovrebbe il vascello atto a navigare? S'esso si carica di ambi gli equipaggi, di cui non è capace, si espone a farli con lui perire tutti due; se non prende a bordo che il suo, sono esposti a perire gli uomini che equipaggiavano l'altra nave. In sì estremo caso le cose rientrano nello stato di natura, in cui l'uomo dee alla sua conservazione pensare pria dell'altrui. Potrà quindi il capitano cominciare dall'accogliere sulla pronta nave tutto il suo equipaggio, indi gli ufficiali e le persone più degne, o le cose più preziose dell'altra nave; e dove non sianvi che persone eguali esposte al pericolo di non essere portate dal bastimento, la sorte dee decidere del loro destino. La scelta delle cose più rare e preziose non dee aver luogo, che dopo il salvamento delle persone.

10. Fra le persone che occupano il primo luogo nell'equipaggio, è il sacerdote cappellano di marina che nei bastimenti e nei viaggi di lungo corso, portanti un equipaggio di 40 uomini almeno, dee servire alla salute spirituale delle persone che si trovano a bordo. Dev'egli essere un prete

approvato dal suo vescovo diocesano o dal suo superiore, s'egli è claustrale religioso; ma nei legni di guerra e di proprietà dello Stato la di lui nomina dipender dee direttamente dal governo sul rapporto dell'ammiraglio o ministro della guerra. Ne' bastimenti mercantili de' privati, a questi spetta la nomina del sacerdote come sopra approvato; ma dev' essere sempre della religione dominante nello Stato, malgrado vi siano dei proprietarj socj di diverso culto.

11. Le principali sue funzioni sono la catechistica, l'amministrazione dei sacramenti, la celebrazione della messa almeno nei dì festivi, le preci pubbliche da farsi mattina e sera, e la cristiana esortazione a sostenere con fedeltà, coraggio e rassegnazione le vicende e le disgrazie inseparabili dalla navigazione; ai quali atti di religione e morale ciascuno dell' equipaggio è tenuto di assistere, a meno che abbia un legittimo impedimento notificato al capitano.

12. Questo sacerdote sarà sollecito di ricevere l'ordine del capitano, che determinerà il luogo, l'ora ed il numero della gente che dovrà assistere agli esercizj di pietà.

13. Il re cristianissimo Luigi XIV nella famosa sua ordinanza proibì, sotto pena della vita, ad ogni proprietario, mercante, passaggero, marinajo ed altri, di qualunque religione si fossero e che si trovassero a bordo d'un vascello francese, di turbare in alcun modo l'esercizio della religione cattolica; e loro ingiunse, sotto pena di un esemplare castigo, di portare onore e riverenza al cappellano navale.

14. Se i proprietarj vogliono mantenere uno scrivano sul bastimento, questi è tenuto di tenere un registro-giornale marcato ad ogni pagina dai medesimi proprietarj o dagli ufficiali dell'ammiragliato, sul quale si registrano gli addobbi, attrezzi, armi, munizioni e vittovaglie del vascello, le mercanzie che vengono caricate e scaricate, il nome dei passaggeri, i noli ed i tributi da essi dovuti, il ruolo della gente d'equipaggio col loro rispettivo salario, il nome di quelli che muojono sul viaggio, il giorno della lor morte e, se è possibile, la qualità della loro malattia ed il genere della morte, le compre che si fanno per la nave dopo la partenza, e generalmente tutto ciò che concerne la spesa del viaggio. Non è però necessario che per tali oggetti si tenga uno scrivano, mentre tali funzioni possono essere supplite dal capitano o dal

tenente del bastimento, e rendersi anche affatto inutile coll'inventario generale del bastimento che si riporta firmato dai proprietarj e colle notificazioni che si sogliono fare dal capitano agli ufficj ammiragliali.

15. Lo scrivano si fa altresì carico di registrare tutti gli avvenimenti che accadono durante il viaggio, tutte le deliberazioni che si prendono nel bastimento, ed il nome di quelli che hanno opinato, facendone sottoscrivere il processo verbale e rimarcandone l'impedimento dei non sottoscritti, e di vegliare alla distribuzione e conservazione dei viveri, registrando quanto si sarà comperato nel viaggio e consegnato al dispensiere, da cui se ne fa render conto ogni otto giorni.

16. Il capitano può prevalersi dello *scrivano* per ricevere i testamenti di quelli che muojono sul vascello durante il cammino, per fare l'inventario dei beni da essi ivi lasciati, e per iscrivere come cancelliere i processi criminali nei casi di procedura urgente e necessaria, come si è già sovra menzionato nel titolo *del capitano.*

17. Un tale registro fatto nei legali modi e firmato dai principali dell'equipaggio fa piena fede in giudizio; ed ove vi fossero registrate delle falsità, l'estensore sarebbe condannato con gravi pene afflittive. Al tempo di Luigi il *Grande* la pena di questo falso era la morte, ma il raddolcimento delle civilizzate nazioni, col rendere più raro il delitto, temprò la mano del rigore, ed un tal fallo si punisce anche meno severamente.

18. Se lo scrivano registra in vantaggio de' suoi parenti, l'annotazione dev'essere ne' paesi esteri sottoscritta dal console, e nello Stato da uno dei principali proprietarj della nave, sotto pena di nullità. L'interesse ch'egli può avere ad alterare la verità, dev'essere garantito da questa misura di cautela.

19. Una volta che lo scrivano trovasi imbarcato e nel corso del viaggio, egli non può abbandonare il vascello pria del termine del cammino, sotto pena di perdita de' suoi onorarj ed anche di una multa a termine di ragione. Egli può ritirarsi dal suo impiego, ma prima che siasi fatta vela.

20. Ventiquattr'ore dopo finito il viaggio egli è obbligato di presentare alla cancelleria dell'ammiragliato le minute degli inventarj, testamenti ed atti eretti durante la navigazione, e consegnare tutto quanto possa appartenere al giudice competente.

21. Non essendovi lo scrivano, il piloto od il capitano ne fanno le sue incumbenze.

22. Forma pure parte dell'equipaggio anche il *chirurgo*, che vuol sempre trovarsi a bordo delle navi destinate ai lunghi viaggi, sia per una spedizione di guerra o di mercatura, od anche per le grandi pesche dei merluzzi, delle balene, dei coralli e simili.

23. Uno o più chirurghi approvati dalla competente medico-chirurgica facoltà sogliono imbarcarsi per servire ai bisogni dell'equipaggio, e ciò all'effetto ch'egli disimpegni eziandio le funzioni di medico all'evenienza dei casi. Se la malattia medica è lunga, l'ammalato viene posto in uno spedale dei porti più vicini.

24. I proprietarj della nave sono obbligati a fornire un cofano medico-chirurgico guarnito e provvisto di droghe, unguenti, medicinali ed altre cose necessarie per curare e medicare gli ammalati durante il viaggio. Gli stromenti di chirurgia debbono provvedersi dal chirurgo cui incumbe di visitare il cofano tre giorni almeno prima di far vela, affinchè nulla vi manchi e tutto sia bene scelto. Potrà però il capitano farlo visitare eziandio da un professore di chirurgia e farmacia che si trovasse in luogo, ed a questa visita può intervenire lo speziale o droghiere che ha forniti i generi.

25. Sono i chirurghi di vascello strettamente obbligati, in caso che scoprano qualche malattia contagiosa, endemica, d'avvertire prontamente il capitano, affinchè provvegga secondo l'urgenza del caso, sia col far tosto separare quelli che ne sono attaccati, facendoli collocare in luogo appartato dal resto dell'equipaggio, sia facendoli curare alla meglio possibile, fino che giunga il momento di poterli mettere a terra.

26. Fino che i chirurghi sono a bordo del vascello non possono al di là del loro salario chiedere un parziale emolumento dalle persone che eglino curano durante la navigazione, ed ancor meno sperarlo dai marinari e soldati feriti, od ammalati al servizio della nave; e sarebbero tenuti alla restituzione nel caso che ne esigessero o ricevessero. Potranno tutt'al più riceverne, ma non già pretenderne, dai viandanti o dagli ufficiali che loro facessero qualche presente. Imperocchè, sebbene i viandanti sieno in un certo modo stranieri al bastimento, pure siccome essi pagano al proprietario della nave il tributo stabilito per il loro trasporto

e per quanto può occorrere alle loro persone in istato di salute così, come d'infermità, e per tale oggetto sono tenuti dal loro canto i proprietarj di fornire la nave di ogni cosa necessaria per la cura degli ammalati senza alcuna distinzione durante il viaggio, ed i chirurghi gli stromenti della loro professione; così gli ammalati non possono essere obbligati a pagare altra somma fuor di quella convenuta per il loro passaggio. Se avesse fatto M. Valin questo facile riflesso, non si sarebbe trattenuto a cercare il perchè i viandanti, mentre sono stranieri all'equipaggio, debbano essere trattati gratuitamente dal chirurgo del bastimento, e perchè una tal massima si fosse con poca sua persuasione adottata col giudicato 20 ottobre 1752 dell'ammiragliato di Marsiglia.

27. E sebbene un viandante si trovasse già ammalato prima del viaggio, pure dovrebbe essere egualmente curato, a motivo che i proprietarj dovevano conoscere lo stato in cui si ritrovava il passaggero che s'incaricavano di far condurre sulla nave.

28. Una volta che il chirurgo si è impegnato nel servizio di un bastimento, non può più lasciarlo prima che sia finito l'intrapreso viaggio, e giunta la nave al suo destino di andata e ritorno, sotto pena non solo della perdita del suo salario, ma della rifazione d'ogni danno ai proprietarj del vascello, oltre la procedura criminale, cui anderebbe soggetto in ragione del dolo che avesse parte nella sua mancanza.

29. I marinaj formano la maggior parte, e strettamente parlando la sola parte dell'equipaggio.

30. Il marinajo, detto in francese *matelot*, e con tal nome chiamato generalmente anche dagli altri europei, è un uomo pratico di mare che serve alla manovra d'un vascello sotto gli ordini del piloto o del capitano. Egli è anche un cannoniere di marina nelle navi armate e di guerra. Viene perciò definito essere un garzone o soldato di marina che serve su d'un vascello mercantile o di guerra per fare le opportune manovre sotto gli ordini del piloto o capitano, e che fa parte dell'equipaggio impiegato al servizio della marina sullo stesso vascello.

31. L'etimologia di questo termine è venuta dall'antico olandese, che se n'è servito sotto il nome di *matloots*, composto da *loots-mat*, che significa compagno o camerata di piombo o di piloto locatiere; mentre siffatti piloti si servono del piombo per sentire e conoscere i passaggi

più profondi del mare dinanzi i porti o lungo le coste: ed è perciò che gli Olandesi lo chiamano *loats* dal nome *loot*, che significa piombo; mentre appunto i marinaj ajutano a gettare il piombo ed a ritirarlo.

32. Dopo la scoperta della bussola, dagli Olandesi chiamata *roos* o *compas*, che ha servito felicemente a perfezionare la navigazione ed ha incoraggite le intraprese di più lunghi viaggi in mezzo ai mari, l'uso di questo piombo si è trovato molto meno necessario; per cui i marinaj olandesi hanno col tempo cangiato questo termine di *matloos* in quello di *matroos*, che viene da *maat* e *roos*, e significa compagno della bussola. Diffatti sui grossi vascelli si mettono due marinaj al timone del governaglio, con una bussola o compasso di mare dinanzi ad essi per tenere il vascello nella direzione che il piloto loro comanda: questi intanto veglia da lui medesimo sopra d'un'altra bussola. Ogni due ore, ed alle volte anche in minor tempo, si cambiano i marinaj al timone, in modo che ogni uomo abbia il suo turno di due in due ore. In tal modo i marinaj sono insieme compagni nello stesso servizio, e particolarmente in quello della bussola. Questa chiamasi *roos* in olandese, *rose* in francese e *rosa* in italiano, a motivo che il cartone, su cui è attaccato l'ago calamitato che segna li 32 venti, chiamasi appunto rosa dei venti, a cagione della sua figura rassomigliante a quella d'un tal fiore.

33. Il servizio de' marinaj contribuisce al più gran commercio che si fa in tutte le parti del mondo, se l'esperienza e la fedeltà distingue le loro operazioni: mentre tali qualità sono egualmente necessarie in quelli che montano vascelli armati in guerra e carichi di merci. Debbono anche essere istruiti dell'arte del pilotaggio e delle altre cose concernenti la marina.

34. La fedeltà nel servizio va sempre unita ad una cieca, pronta e costante sommissione agli ordini degli ufficiali da cui sono comandati. Sono essi marinaj bracci d'un corpo morale, ed altro movimento non debbono fare che quello loro ingiunto dal proprio capo.

35. Per avere dei buoni ed esperti marinaj è necessario che vi sia nello Stato uno stabilimento per ricevere e registrare su d'un ruolo coloro che nella prima loro gioventù vogliono dedicarsi alla marina; procurando che sappiano leggere e scrivere, siano di complessione robusta

e maggiori appena d'anni sedici, per aver tempo di abilitarsi alla vita ed alla pratica marinaresca; in caso di bisogno si possono ricevere sino agli anni 25.

36. Ogni vascello potrà avere a bordo un numero di allievi o novizj, proporzionato alla forza dell'equipaggio; e questa proporzione sarà regolata sul piede d'un quinto della totalità dell'equipaggio, cosicchè vi sia un novizio e quattro persone imbarcate, sotto qualunque denominazione siano queste comprese nel ruolo. Questo metodo fu adottato dall'ordinanza francese 23 luglio 1745.

37. Sono riputati novizj tutti i giovinetti che non hanno per anche navigato, quelli che non hanno servito che sui battelli, navigando sui fiumi e nelle piccole pesche, ed i minori d'anni 18, che avendo già navigato sono riconosciuti troppo deboli per essere impiegati in qualità di marinaj e troppo forti per fare il mestiere del garzone.

38. I figli de' marinaj meritano di essere imbarcati con preferenza agli altri, i di cui padri esercitano delle professioni estranee alla marina.

39. Agli armatori e capitani di nave è facoltativo di scegliere quei soggetti che vogliono impiegare in qualità di novizj, ed ove non ne possano avere un numero sufficiente al loro bisogno, potranno chiederne agli ufficiali di marina incaricati del dettaglio del suddetto ruolo. Ed ove fossero mancanti anche alla nazione, si potrà da lei far uso della coscrizione per provvedernè al bisogno.

40. Una volta che uno è descritto nel ruolo della marina non può più sottrarsi agli obblighi che lo concernono, e s'egli si sottrae colla fuga, è trattato come reo di diserzione, e si può farlo arrestare, perchè sia obbligato ad imbarcarsi, tanto più che anche ai novizj compete un discreto soldo, a proporzione della loro forza e capacità.

41. Quelli che servendo in qualità di novizj sui bastimenti hanno già navigato sei mesi e più, sono ordinariamente liberi di rinunciare alla navigazione mercantile al ritorno del primo viaggio, facendo a questo effetto la loro dichiarazione all'ufficiale incaricato del dettaglio; e quelli che hanno fatto un sol viaggio della durata minore d'un semestre, non possono abbandonare la navigazione che dopo aver fatto un secondo viaggio, durante il quale si abbia poi avuto campo di riconoscere che non sono proprj alla navigazione.

42. Passeranno i novizj ad essere descritti nel ruolo de' marinaj dacchè avranno navigato per un anno, e saranno allora imbarcati coi diritti tutti ed emolumenti della marina. A questo effetto i commissarj di marina sogliono tenere una lista o ruolo numerizzato di tutti i novizj; col loro nome, cognome, età, domicilio, nome dei loro genitori e le altre circostanze che possono servire a farli riconoscere.

43. Al ritorno dei viaggi o delle spedizioni marittime i capitani delle navi sulle quali hanno servito i novizj ne informano i commissarj delle disposizioni che hanno riconosciuto in questi allievi rispetto alla navigazione, e delle loro buone o cattive qualità fisiche e morali.

44. Lodevole costumanza è quella d' impiegare in tempo di pace i marinaj al travaglio di opere relative alla navigazione nei vascelli, negli arsenali e nei cantieri dello Stato: ma riprovevole sarebbe quella di destinarli alle riparazioni e costruzioni di ponti, strade ed altre opere pubbliche affatto disgiunte dai rapporti marini.

45. Principale dovere de' marinaj è quello di prestarsi agli ordini del capitano di nave presso cui hanno preso servizio, e di fare il servizio del vascello, il quale consiste non solamente a rendersi al giorno e luogo destinato per travagliare ad equipaggiare la nave, caricare i viveri e far vela, ma eziandio a far il carico delle merci, tanto dei proprietarj che dei mercanti caricatori.

46. Un tempo i marinaj non erano obbligati a fare il carico e scarico delle mercanzie senza una particolare retribuzione che loro pagavano i mercanti caricatori; ma questa obbligazione è ormai una conseguenza necessaria del servizio ch' essi debbono al bastimento. I mercanti caricatori non sono tenuti a far portare le loro merci a proprie spese che fino alla spiaggia, se il vascello è assicurato dalle funi; o fino al vascello s' esso trovasi in rada. Da questo punto in poi spetta al capitano a farle caricare da' suoi marinaj; e lo stesso dicasi rispetto allo scarico, a meno che vi sia un uso o patto contrario.

47. L' incumbenza di collocare e disporre in buon ordine e sesto le mercanzie nella nave non riguarda i marinaj; mentre per questo oggetto vi sono in tutti i porti delle persone specialmente destinate.

48. Il marinajo impiegato in un viaggio non può lasciare il servizio prima di averlo ultimato, e prima che il vascello sia assicurato nella

spiaggia ed intieramente scaricato delle merci portate nel suo ritorno; a meno che per cause di malattia od altrimenti giudicate indispensabili dai commissarj di marina stazionati nei porti del regno o dai consoli, e rappresentanti ne' paesi esteri, non venga accordato un congedo scritto e motivato, e di lui se ne faccia menzione sul ruolo dell' equipaggio.

49. Se il marinajo abbandona il servizio senza il dovuto congedo prima di cominciare il viaggio, ma dopo essersi fatto iscrivere sul ruolo dell' equipaggio, atto che forma l' epoca del suo ingaggio, può esser arrestato ovunque si trovi, costretto a restituire quanto ha ricevuto in anticipazione del servizio, ed a prestarlo egualmente per tutto il tempo per cui si è obbligato senza veruna ricompensa: ed ove fugga a viaggio cominciato, dev' essere come disertore condannato alla galera. Il suo soldo verrà conservato in una cassa a parte, per il bene e l' avvantaggio della navigazione e del commercio; e ricompensare coloro che si saranno distinti nel servigio marittimo, onde eccitare così lo zelo e l' emulazione ne' marinaj fedeli al loro dovere. L' armatore, al di cui carico sono i marinaj, n' è il proprietario della cassa e l' arbitro degli effetti e danari ivi esistenti; ed ove ne facesse il riferito uso, sarebbe egli tanto più stimabile per essere un privato più vincolato a conservar le sue fortune.

50. Se nell' ingaggio non è espresso che debba il marinajo star in servizio fino al termine del viaggio, qualunque sia il corso che dia il capitano alla navigazione pria di tornar nel luogo da cui partì, il marinajo può prendere il suo congedo dopo l' arrivo e lo scarico della nave al luogo del suo destino, nel caso che il capitano invece di far ritorno carica il bastimento per andarsene altrove. Ciò suppone che il capitano voglia fare una diversione affatto arbitraria e capricciosa, anzi contraria a quella dell' ordinario suo viaggio; mentre è di regola che il capitano dee ricondurre il suo bastimento al porto ove ha fatto il suo armamento e d' onde egli è partito; e così l' ingaggio del marinajo non finisce già al porto dello scarico, ma sibbene in quello ove si fece il carico ed ove decsi ritornare col vascello caricato.

51. Si fa qui la quistione se lorquando i marinaj abbandonano il capitano, perchè questi abbia giudicato a proposito di cambiare il destino del primo viaggio, abbiano essi il diritto di chiedere il pagamento del loro salario, ed anche delle spese del soggiorno e del ritorno al natio

paese; ed ove il capitano abbia ciò fatto per ragionevole motivo, sembra che arbitrario sia anzi il contegno dell' equipaggio e privo di ogni diritto.

52. Somigliante quistione fu agitata al parlamento di Provenza nel seguente fatto, il quale può gettare gran luce su questa giurisprudenza.

53. Il bastimento il *barone di Besner*, comandato dal capitano Ghevaldy, fu armato a Marsiglia per fare un viaggio a Cayenna e ritornare a Marsiglia. Certi Migoni, Orchese e Luogomarini erano i marinaj che si trovavano fra gli altri ingaggiati col salario di lir. 60 al mese, di cui secondo l' uso ne ricevettero un bimestre per anticipazione. Il bastimento fece vela ed arrivò felicemente a Cayenna, ove il capitano rendette il suo carico e ne fece un altro, che lo dovea naturalmente trasportare a Marsiglia; ma ben si vide ch' egli aveva un altro disegno e voleva fare una speculazione di commercio.

54. Diffatti Ghevaldy stimò a proposito di rilasciare, ossia approdare a Santa Croce di Teneriffe, una delle isole Canarie, e colà vendette il suo carico per formarne un altro ancora per Cayenna, invece di continuare la sua rotta verso Marsiglia.

55. Questa operazione, che senza dubbio era convenuta cogli armatori e conveniva al loro interesse, aveva bisogno di un pretesto per essere colorita e per mettere il capitano al coperto delle censure alle quali si esponeva per non aver levato o fatto mutare il congedo dell' ammiraglialità; ma egli per iscusarsi s' appigliò al pretesto che il suo equipaggio si era rivoltato e non avea voluto continuare il viaggio fino a Marsiglia.

56. Si sostenne al contrario che l' equipaggio si era radunato in conferenza e che gli era stato dichiarato che bisognava ritornare a Cayenna, e che gli ufficiali e marinaj aveano fatto presente ch' essi eransi ingaggiati a Marsiglia per andare soltanto a Cayenna e ritornare a Marsiglia, e che il nuovo viaggio che loro si proponeva sortiva dal circolo dei loro obblighi; ed era quindi giusto di pagar loro il salario dovuto sino a quell' epoca, se non si voleva ritornare direttamente a Marsiglia. Avendo il capitano rifiutato ostinatamente i due partiti, la maggior parte de' marinaj abbandonarono il bordo.

57. Allora il capitano dicesi che abbia sorpreso il console di Francia

ed a lui carpiti degli ordini per farli imprigionare sotto pretesto ch'essi erano disertori; e vi restarono incirca due mesi nel carcere.

58. Durante questo tempo il capitano fece una nuova spedizione, formò un nuovo equipaggio e ripartì per Cayenna seguendo il progetto d'una commerciale speculazione.

59. Dopo la sua partenza i marinaj incarcerati presentarono una supplica al governatore spagnuolo, il quale ruppe i loro ferri, e ridonati alla libertà li fece imbarcare sopra un bastimento veneziano che li condusse a Cadice; e da là ritornarono a Marsiglia per aspettare il capitano e chiedergli il pagamento dei loro salarj.

60. Al suo ritorno il capitano fu tradotto davanti gli ufficiali dell'ammiragliato di Marsiglia, sopra istanza dei tre sovranominati marinaj, e spiegarono contro di lui domanda del pagamento dei salarj loro dovuti fino al giorno del loro sbarco a Santa Croce di Teneriffe, ed anche di quelli ch'essi avevano meritati durante la loro detenzione.

61. Il capitano rifiutò ogni specie di pagamento e contestò la lite pretendendo di provare che questi marinaj erano colpevoli di ribellione. Essi introdussero un giudizio incidente esibitorio, e chiesero la comunicazione del giornale della navigazione di Ghevaldy e della di lui corrispondenza co' suoi armatori, per esibire alla giustizia quegli schiarimenti che risultar doveano da tali registri, ed in difetto di comunicazione fosse loro lecito di trarne le induzioni e conseguenze di diritto. Questo punto venne interlocutoriamente deciso a favore degli istanti.

62. Il capitano persistette a voler nulla produrre, e si fece luogo alla sentenza definitiva dell'ammiragliato marsigliese del 14 novembre 1783, che lo condannò a pagare per intiero i salarj dovuti ai marinaj fino al giorno della loro partenza dall'isole Teneriffe cogli interessi e spese.

63. Se ne appellò il capitano da questa sentenza al parlamento d'Aix; ma l'avvocato Silvy, che difendeva i marinaj, stabilì queste due tesi.

64. Quando il viaggio, per cui il marinajo ha noleggiato i suoi servigi, ossia ha dato in conduzione le sue opere personali, è cambiato, egli non è più obbligato di farne un altro: può, se gli pare, abbandonar la nave di cui trovasi a bordo, e dee in questo caso esscre soddisfatto di tutti i suoi salarj.

65. Un capitano di nave non è un despota noleggiando dei marinaj per il suo servigio; egli non contratta con degli schiavi.

66. « Si le voyage, scrive *Monsieur Pothier, des contract. marit.*; » pour lequel *le matelot* a loüé ses services, était changé, je ne pense » pas que, les ayant loüés pour un certain voyage, il pût être obligé » d'en faire un autre. Le voyage pour lequel il a loüé ses services, est » le principal objet du contrat, c'est exiger de lui autre chose que ce » qu'il a promis, que d'exiger qu'il *fasse un autre voyage.* »

67. L'articolo IV dell'ordinanza di Luigi XIV sotto a questo titolo dei marinaj dice ad un dipresso la stessa cosa e stabilisce una regola ad essi favorevole; giacchè nessun può essere obbligato al di là dei termini della sua obbligazione.

68. Se il viaggio è intieramente mutato, scrive M. Valin ne' suoi commenti al tit. 3, lib. 2 della citata ordinanza, nasce nei marinaj una causa legittima per rompere il loro contratto.

69. Questa giurisprudenza desunta dal diritto comune è pure seguita nel *consol. di mare*, §. 158. « Il marinaro è tenuto, che se anderà in » viaggio, che non debba andare se non in quel luogo dove il patrone » gli aveva fatto intendere al principio del viaggio, e se il patrone ven- » desse la nave, è tenuto dare nave al marinaro, con che si possa tor- » nare a fare i suoi bisogni, e se piglierà viaggio, come sarà andato in » quel luogo dove doveva andare, e lui avrà scaricato o desorrato e il » patrone della nave avrà pigliato viaggio o partito, e sarà in luogo che » potrà avere marinari. Il marinaro non gli è tenuto e il padrone della » nave non lo può forzare, e se la nave non sarà in luogo che possa » avere marinari lo debbono seguire, e che siano pagati come l'altro » viaggio, e per ragione dell'altro moltiplicando quanto può portare e » quanto fu l'altro. »

70. Applicando queste teorie al fatto del capitano Ghevaldy, si rimarcò che i suoi marinaj s'erano imbarcati a Marsiglia, e che invece di andare al suo destino gli piacque di pigliar terra a Teneriffe, vendersi il suo carico, formarne un altro e ritornare a Cayenna; la quale operazione era affatto fuori delle convenzioni passate coi marinaj.

71. Non erano dunque questi obbligati a seguirlo nel nuovo viaggio ch'egli avea volontariamente rotto e cangiato. Non poteva quindi il ca-

pitano sottrarsi dal pagare intieramente ed indennizzare i marinaj, che usando dei loro diritti l'avevano in tal guisa abbandonato.

72. Aggiungasi che qui non sono essi nè legalmente accusati, nè in verun modo giudicati colpevoli di ribellione, nè d'alcun altro delitto che tragga seco la privazione dei loro salarj: nè d'altronde è verosimile che sieno caduti nella ribellione di cui vengono incolpati.

73. I consoli stabiliti ne' paesi esteri per proteggere il commercio nazionale, non sono fatti per occuparsi e deliberare sul delitto e di lui castigo; questo potere giudiziario è dal sovrano attribuito ad altri giudici. Ora la ribellione dell'equipaggio contro il capitano è un delitto, anzi un crime grave, che direttamente turbando l'ordine sociale finisce spesso ad essere punito colla morte. Dovea dunque il capitano dirigersi ai giudici competenti per ottenere l'arresto ed il castigo de' suoi marinari, ove effettivamente si fossero resi colpevoli di un tal misfatto.

74. La procedura fatta nanti del console a Teneriffe fu incompetente ed irregolare, e non poteva formar la base di alcuna condanna.

75. I marinaj non avevano alcun interesse di ribellarsi, giacchè non si rifiutavano di raggiungere l'equipaggio per ritornare a Marsiglia; non poteva essere che il capitano cui interessasse di prendere per un atto rivoltoso un atto permesso dall'ordinanza, il rifiuto cioè di fare un secondo viaggio, per il quale i marinaj non avevano assunto verun impegno.

76. Colla scorta di siffatte massime il parlamento d'Aix con di lui sentenza 29 maggio 1784 sul rapporto del giudice Thoraine confermò quella dell'ammiragliato di Marsiglia, e condannò il capitano a pagare i salarj dovuti ai marinaj, non solamente durante il viaggio da Marsiglia a Cayenna e da Cayenna a Teneriffe, ma eziandio durante i due mesi della loro detenzione fino al giorno della loro partenza da Teneriffe, ne' sensi di cui nel primo giudicato.

77. Eccettuato il caso speciale di cui se n'è parlato nell'anzidetta controversia, i marinaj non possono per verun titolo abbandonare il bordo dacchè il vascello è caricato, senza un congedo o permesso del capitano o dell'ufficiale che ne fa le veci. Questa trasgressione può essere multata ed anche punita corporalmente, a seconda delle circostanze.

78. Ogni atto arbitrario è vietato dalla marittima disciplina. Non è

quindi lecito ai marinaj di prendersi vittovaglie di sorta alcuna, sia per cibo, sia per bevanda dal magazzino della nave od altrimenti, senza permesso del capitano, o del dispensiere incaricato della distribuzione dei viveri, sotto pena della perdita di un mese di salario e d'un più grande castigo in caso di recidività.

79. Bisogna qui riflettere, che se il marinajo non prende che del pane od altro per vivere nella giornata, si fa luogo alla detta pena disciplinaria: ma se ne prende una più forte quantità, viene trattato come reo di vero furto, e si può castigarlo con pena afflittiva a misura delle circostanze.

80. Più severa sarebbe la pena se le vittovaglie venissero involate dallo stesso dispensiere, alla di cui fede sola sono esse affidate: sommiglierebbe costui al guardiano della nave che involasse gli attrezzi ed effetti navali. Tali furti furono puniti fino colla morte in ragione del dolo e del danno da cui erano accompagnati.

81. Alla pena dell'ultimo supplizio esser possono condannati que' marinaj od altri che sieno á bordo, ed osino, a reo disegno, di far disperdere i viveri, di eccitar sedizione per rompere o mutare il viaggio, d'insultar la persona del capitano colle armi alla mano, o di fare entrar l'acqua nella nave. La pena sarà misurata in ragione della reità del disegno e degli sforzi fatti per riuscirvi.

82. La pena di 15 giorni di ferri subir dee quel marinajo che nel tempo della guardia, cui è destinato, si abbandona al sonno; e colui dell'equipaggio che lo trova addormentato vien castigato con una multa adattata alle circostanze, se non ne dà parte al capitano od a chi ne fa le sue veci. L'essere a bordo d'una nave mercantile non è un titolo per sorpassare o lasciare illanguidire la militar disciplina. Fra le navi di guerra e di commercio altra differenza io non ravviso, fuorchè quelle servono direttamente lo Stato, e queste i cittadini che lo compongono; quelle lo difendono, e queste lo arricchiscono e lo rinforzano.

83. Dee perciò punirsi severamente quel marinajo che, dimentico di essere impegnato a rendere a pro del vascello ogni sorta di personale servizio, abbandona il capitano e la difesa del vascello, quando il dover suo lo espone a combatter per la comune salvezza, presentandosi l'occasione di essere assalito dai corsari o minacciato di preda dai nemici

che infestano i mari e le marittime spedizioni. È questo un grave delitto di perfidia e viltà, che vuol essere punito con pene gravi ed infamanti.

84. Senza queste rigorose discipline i negozianti sarebbero ogni tratto esposti a vedere abbandonate al mare le loro merci, i loro vascelli e compromesse le loro fortune; i capitani, malgrado il valore di cui fossero animati, sarebbero ad ogni istante traditi dall' equipaggio, se quelli che lo compongono sotto pretesto che la nave si trovi in cattivo stato od armese, o per timore d'esser presi dai corsari e nemici, alla vista del primo legno che veggono a comparir da lontano a perdita di vista e di buon senso si pongono in allarme, ed a danno della navigazione e del commercio marittimo, e ad ignominia della loro nazione abbandonano il vascello ed il lor comandante. Un tale abbandono dev' essere castigato almeno con tre anni di galera, e tale fu l' opinione del parlamento della Senna nel 12 ottobre 1699.

85. Ogni nazione dee ben essere sollecita di avere degli esperti, fedeli e coraggiosi marinaj, e dev' essere gelosa che gli esteri non vengano ad armare ed equipaggiare le loro navi coi di lei uomini. Sarebbe questa una leva in odio dei primi diritti d' una nazione libera ed indipendente, e que' cittadini, che ne accettassero l' ingaggio senza permesso del loro governo, esser dovrebbero esemplarmente puniti.

86. Egualmente cauto dev' essere un governo ad ammettere gli stranieri a far parte degli equipaggi ne' vascelli dello Stato; ma se si tratta di gente abile e superiore ad ogni eccezione, chiuso non dev' essere il ruolo ai nomi de' forastieri che amino militare sotto le nostre bandiere. Noi abbiamo nel codice di marina francese piu editti in proposito. Quello dell' 1 marzo 1716 non permetteva alcun estero nell' equipaggio delle navi francesi. Ma sulle rappresentanze fatte al re, che conveniva al bene del commercio il togliere questi ostacoli alla facilità di armare dei vascelli, uscì l' ordinanza del 20 ottobre 1723, colla quale permise ai capitani di mare d' impiegare degli esteri nei vascelli, che in avvenire si sarebbero armati nel commercio fino ad un terzo del numero dell' equipaggio nazionale. Questo terzo fu in seguito ridotto ad un sesto coll' editto 4 luglio 1784, che ha d' altronde proibito d' impiegare alcun estero negli ufficiali di marina senza un espresso permesso governativo.

87. Qualunque sia il marinajo formante parte dall' equipaggio, le convenzioni che con lui si fanno dal capitano o proprietario della nave debbono essere ridotte in iscritto alla forma delle leggi veglianti ne' paesi in cui seguono, e debbono contenere tutte le condizioni della loro personale prestazione, sia che l'ingaggio sia di mese in mese, o per tutto il viaggio, sia a profitto, sia a nolo; ed in difetto di tali convenzioni si dovrà stare al giuramento dei marinaj, a meno che vi sia costante pratica di registrare sul protocollo del ruolo dell' equipaggio le condizioni e la durata dell' ingaggio, nel qual caso si presterà piena fede a questo pubblico registro.

88. In questi casi il giuramento vuol sempre essere prestato da colui che a favore della sua opinione ha la presunzione di diritto od il tenore della convenzione, o la pratica e costumanza relativa all' affare controverso, a meno che non fosse volontariamente deferito. Quindi è che se in mancanza di convenzione scritta, o prima d' aver passato in revista, il proprietario od il capitano allegasse una convenzione verbale, contraria all' uso che serve allora di regola e tien luogo di titolo civile, sarebbe il marinajo abilitato ad offrire e prestare il suo giuramento. Ma se dal suo canto il marinajo sostenesse di aver fatta una convenzione contraria all' uso, il proprietario ed il capitano sarebbero creduti sul loro giuramento. La stessa distinzione corre nel caso che il capitano dica d' aver pagati i salarj al marinajo in modo e luogo non prescritto dai regolamenti di marina, mentre allora si dee stare al giuramento della gente dell' equipaggio; a meno che si verificasse che un tal modo e luogo fosse regolare e facoltativo a quel tal capitano, nel qual caso il giuramento si dovrebbe deferire al capitano, a di cui favore sta la presunzione di diritto ne' termini della ragion comune; ed in questi sensi fu giudicato dall' ammiraglità di Marsiglia nel 21 maggio 1748.

89. I marinaj destinati al servizio delle navi mercantili per il prosperamento del commercio non debbono frodarlo, caricando essi per loro conto delle mercanzie, sotto pretesto che sono cose di loro portata, ad essi occorrenti. Questo abuso era un tempo tollerato, e potevano senza pagare il nolo caricare a loro conto una certa quantità di mercanzie, che si chiamava *l' ordinario*, ossia *le portate de' marinaj*. Ora questa tolleranza non è più di moda, come lesiva all' interesse dei proprietarj e ne-

gozianti, e nessun marinajo può caricar seco altri effetti, qualunque essi sieno, fuor di quelli che star possono rinchiusi nel rispettivo baule. Ai soli ufficiali è permesso di caricare per loro conto una somigliante quantità di merce, oltre quella che portar possono ne' loro cofani.

90. Una volta che i marinaj sono assoldati, non possono più essere congedati senza demerito, e debbono essere soddisfatti dei loro salarj come se avessero servito, ad onta che il viaggio venisse a togliersi prima di far vela o dopo la partenza del vascello. Se il viaggio è tolto per un fatto dei proprietarj, dei negozianti o dei capitani prima della partenza del vascello, i marinaj assoldati per il viaggio debbono essere pagati delle giornate impiegate ad equipaggiare il vascello, e d'un quarto dell'importo che loro sarebbe appartenuto finita la spedizione; e quelli assoldati a mese saranno soddisfatti coll' eguale proporzione, avuto riguardo alla durata ordinaria del viaggio. Ma se questo viene rotto dopo che si è intrapresa la navigazione, i marinaj assoldati per tutto il viaggio debbono percepire l' intiero salario, e se lo sono di mese in mese, percepiscono in ragione del tempo che hanno servito, e di quanto è loro necessario per ritornare nel luogo da cui è partito il vascello; gli uni e gli altri sono inoltre pagati del loro vitto fino allo stesso luogo.

91. Se poi il viaggio viene rotto per un caso fortuito, od una forza maggiore che non dipende dal fatto dei proprietarj, nè del capitano, nè dei mercanti, o viene interdetto il commercio nel luogo del destino del vascello prima della di lui partenza, non deesi prestare alcun abbonamento ai marinaj assoldati a viaggio od a mese, eccettuato per i soli giorni impiegati ad equipaggiare il bastimento. Ma se il viaggio viene interrotto durante il suo corso, essi verranno pagati in proporzione del tempo che hanno servito.

92. Il viaggio si ritiene per cominciato allora che viene il giorno della partenza del vascello per andare a raggiungere la flotta, che ordinariamente serve di scorta ai bastimenti mercantili in tempo di guerra e non già nel giorno che parte la flotta; onde il soldo della gente d' equipaggio dev' essere pagato per intiero dal giorno che i bastimenti avranno fatto vela fino a quello che avranno gettata l'ancora nella rada del convoglio.

93. Se quindi il vascello è arrestato per ordine sovrano prima che

sia cominciato il viaggio, i marinaj non hanno come sopra il diritto che al pagamento delle giornate impiegate ad equipaggiarlo: ma se l'arresto segue durante il corso della navigazione, il salario de' marinaj assoldati a mese correrà per metà durante il tempo dell'arresto, sia per aspettare la partenza o l'arrivo della flotta, sia per ogni altra causa maggiore; e quelli che sono assoldati a viaggio devono essere pagati al termine del medesimo, a mente della loro convenzione.

94. Venendo poi il cammino ad essere prolungato, i salarj dei marinaj a viaggio si aumentano a proporzione: ma non verranno diminuiti se viene quello abbreviato volontariamente per un fatto del negoziante o del capitano, e non per necessità, facendo lo scarico in un luogo più vicino di quello che si era convenuto. Quegli assoldati a tempo non debbono essere pagati, che in ragione di quello per cui hanno servito.

95. Alle volte i marinaj invece dei salarj hanno una parte nei beneficj ossia nei noli ricavabili dalla spedizione, e sono in tal modo abbandonati essi pure all'esito della medesima. In questo caso la gente d'equipaggio non può pretendere nè giornate, nè abbonamenti se il viaggio viene rotto, ritardato o prolungato da una forza maggiore, come per ordine sovrano, interdizione di commercio od altro caso fortuito, sia prima o dopo la partenza del bastimento. Ma se uno dei detti incaglj succede per fatto o colpa dei mercanti caricatori, sia per aver caricate merci di contrabbando, o per aver lasciata correre qualche mancanza nella nave o nelle merci, i marinaj hanno parte ai danni ed interessi che sono aggiudicati a favor del capitano, e ciascuno di essi viene risarcito in ragione del rispettivo interesse convenuto nel profitto e nel nolo del bastimento.

96. Se la presa, l'infrazione od il naufragio cagionasse la perdita intiera del vascello e delle merci, la gente d'equipaggio non può pretendere alcun salario; non saranno però tenuti a restituire quanto avessero già ricevuto in anticipazione. Bisogna non pertanto eccettuare il caso in cui fosse evidente, che il valore della nave e del nolo al suo ritorno non avrebbe bastato al pagamento dei salarj, anche supponendo ch'essa fosse giunta a buon porto. Imperocchè il proprietario allora non avrebbe ragione di abbandonare la nave ed il noleggio alla gente dell'equipaggio, per essere così disonerato dal pagare i salarj che loro sono dovuti. Sa-

rebbero allora per questi specialmente ipotecati i noli che fossero ancor dovuti al proprietario della nave; giacchè non evvi bastimento che, col nolo delle mercanzie di ritorno, non sia d'un valor superiore ai soldi dovuti all' equipaggio.

97. Se malgrado l'avvenuto sinistro viene ad essere salvata qualche porzione del vascello o del carico, i marinaj, in qualunque modo salariati, vengono soddisfatti dei loro soldi scaduti sugli avanzi stessi che loro venne fatto di salvare; lochè serve eziandio di stimolo e ricompensa al coraggioso loro travaglio. E se a salvamanto non si poterono avere che delle merci, i marinaj ingaggiati, anche per il solo beneficio dei noleggi, saranno soddisfatti dal capitano, a proporzione dei noli che incasserà dai rispettivi mercanti che vi hanno fatto carico; e senza aver riguardo al modo in cui saranno assoldati, saranno eziandio soddisfatti delle giornate spese a salvare gli avanzi e gli effetti del naufragato bastimento. Vengono questi descritti e stimati giudizialmente per determinare il loro valore calcolabile nel detto rapporto compensativo del servigio de' marinaj, dedotte però le spese giudiziali che sogliono sempre diminuire l'intrinseco prezzo della cosa stimata.

98. Malgrado queste massime dettate dalla ragione, approvate dal più antico e generale costume degli uomini, e sanzionate dalle leggi ed ordinanze delle più cospicue nazioni, come mai M. Valin ha potuto opinare che in caso di naufragio fosse libero all' equipaggio di rifiutarsi a travagliare per il salvamento degli avanzi, e che potessero tutto abbandonare all' arbitrio del destino? Non è forse in questa occasione che più che mai vi abbisogna dello zelo e della fedeltà dell' equipaggio? Non è anzi egli stesso interessato da vicino nel ricupero dei miseri rimasugli, dacchè nel loro valore viene soddisfatto de' suoi salarj? Non è un tal dovere inerente alla qualità di marinajo per aver diritto a conseguire i convenuti salarj? *Exercitor vero cum nautis opem ferat ut salvetur: L. Rhod, art. XXXI; Jugem. d'Oleron, art.* 3; *Ordon. de la Hanse Teuton., art. XXIV; Ordon franc.* 1681, *L. III, tit.* 4, *art. IX etc.* Si è pure già osservato sotto al titolo del *capitano* che l'equipaggio non può abbandonare il suo vascello, per qualunque siasi pericolo, senza il permesso del capitano ed il consiglio de' principali ufficiali che si trovano a bordo, sotto pena di castigo anche severo, ove quello non si adoperasse con

tutte le sue forze per il salvamento delle cose esistenti nella nave pericolante.

99. Nel caso che il capitano senza violare i regolamenti marittimi della sua nazione possa anche indipendentemente da una causa ragionevole congedare il marinaro già assoldato, questi ha diritto al terzo delle sue competenze se il viaggio non è cominciato; ed essendo già in corso, al totale colle spese del ritorno, senza che tali bonifici possano dal capitano mettersi a conto dei proprietarj del bastimento.

100. La gente d'equipaggio posta in ruolo a servizio dello Stato non può prendere ingaggio per i particolari negozianti senza permesso dei commissarj di marina, e nel solo tempo che siano disoccupati dal pubblico servigio; nel qual caso si debbono eccitare i negozianti a prevalersene, pria di fare scelta di quelli di altra classe.

101. Se la malattia gli sopraggiunge durante il viaggio, dovranno essere pagati dell'intero soldo e spesati per il ritorno in patria; venendo a morte pria del di lui termine si pagheranno egualmente gli intieri soldi, passandone i residui alle loro famiglie eredi. Le spese occorrenti per la malattia e per la sepoltura, ove l'una o l'altra non fosse curata e prestata dallo stabilimento di pubblica istruzione, verranno depositate dai capitani per conto dei loro armatori nei differenti luoghi, ove occorrerà di farle, e presso le persone solite incaricarsi di siffatte cose.

102. Se la malattia procede dall'avere un marinajo riportata una ferita nel servizio della nave, viene parificata a qualunque altra infermità accaduta durante il viaggio, e dev'egli essere pagato della sua pensione e medicato a spese del bastimento, quantunque egli non segua la navigazione, e così ha giudicato il tribunale di Marsiglia nei 17 aprile e 15 maggio 1750. Ma s'egli è ferito combattendo contro i nemici od i corsari, dev'essere curato a spese della nave e del carico, giacchè nel primo caso non ha fatto che il bene del proprietario del vascello; ma nel secondo ha difeso da un sinistro anche le merci che vi sono caricate.

103. Lo stesso dicasi se cadesse ammalato il capitano od altro ufficiale, i quali essere dovrebbero curati e pagati colla stessa distinzione poc'anzi riferita. *Servire nobis intelliguntur, etiam hi quos curamus ægros, qui cupientes servire, propter adversam valetudinem impediuntur.*

L. 4, §. 5, *ff.* DE STAT. HOM. *Qui operas suas locavit, totius temporis mercedem accipere debet, si per eum non stetit quominus operas præstet. L.* 38, *ff.* LOCATI.

104. Del resto, se un marinajo cade ammalato per la sua cattiva condotta durante il viaggio, per cui addivenga necessario di lasciarlo a terra in qualche spedale, non solo le spese di cura, ma eziandio le pensioni si possono a lui negare; mentre fu per sua colpa che si rese da lui inabile ad adempire le proprie obbligazioni. *Emerigon, des ass. ch.* 12, *sect.* 41.

105. Se per la sofferta malattia il marinaro resta impotente a servire ulteriormente, in forza delle ordinanze anseatiche, avrebbe diritto ad una pensione vitalizia o ad altra indennizzazione a carico dei proprietarj del vascello e delle merci; ma le ordinanze francesi adottano di caricare lo Stato e far da lui pagare il mezzo soldo a queste vittime del pericoloso mestiere della navigazione. *Emerigon, cit. loco.* Queste sanzioni mi pajono più giuste, sì perchè, non arrivando il vascello a buon porto, sono i privati già miseri per la perdita delle loro fortune, ed inabilitati a prestare alcun soccorso alla gente dell' equipaggio che si sagrificò, ed incerta sarebbe la speranza di essere indennizzati della riportata impotenza; sì perchè contribuendo essi alla prosperità del nazionale commercio, e così dello Stato, devonsi da lui incoraggire a sprezzare i pericoli, allettati dalla pubblica riconoscenza; sì perchè i cittadini tutti essendo figli dello Stato debbono far conto, ov' essi col travaglio sien resi incapaci di procacciarsi il vitto, di ritrovarlo negli stabilimenti della nazionale beneficenza. Ma se la causa dell' infermità è volontaria, e più s'è colpevole nel marinajo, o per essersi ferito a terra, ivi disceso senza permesso, o per essersi azzuffato in rissa co' suoi compagni, o per essersi abbandonato alla dissolutezza, egli non dev' essere certamente curato a spese dei proprietarj, e rimasto per tal causa in forzato congedo, pretendere non potrà che le sue pensioni a proporzione del tempo che ha servito.

106. Se poi il marinajo viene a morte durante il viaggio, e sia egli accordato a mensuale pensione, i suoi credi non hanno diritto alle pensioni che fino al giorno del suo trapasso; ed essendo l'accordo a viaggio, si pagano le pensioni per metà s' egli muore nell' andata, e per intiero se manca nel ritorno. Ma se navigava colla convenzione d'es-

sere soddisfatto sul nolo e profitto del vascello, gli eredi hanno diritto sull'intiera sua quota, semprechè il viaggio sia cominciato.

107. In qualunque modo poi fosse l'accordo, se il marinajo viene a morire per la difesa del vascello, agli eredi debbonsi pagare le intere pensioni o quote, come se avess'egli servito tutto il viaggio nell'andata e nel ritorno; ben inteso però che la nave giunga a buon porto, od a salvar tanto almeno che basti a pagare. Altrimenti essi correranno la sorte dell'altra gente di equipaggio, e si divideranno in proporzione geometrica i prodotti degli avanzi della nave e dei noli delle merci salvate; e se tutto perisce, nulla avrebbero a pretendere, giacchè tutti sarebbero avvolti nel comune infortunio.

108. Ad una simile sventura sarebbero soggetti que' marinaj che fossero presi nel vascello e fatti schiavi; mentre per redimersi dalla schiavitù in cui cadessero non avrebbero ragione di pretenderne i mezzi od il rimborso dai capitani o dai proprietarj della nave e delle merci. È questo un infortunio tutto proprio e personale, che appunto li rende degni nel resto de' nazionali riguardi.

109. Ma se alcuno dell'equipaggio viene preso e fatto prigioniero, in occasione che si trovi in mare od a terra per il servizio del bastimento, la spesa della redenzione dev'essere a carico del vascello: e s'egli è inviato per la nave e per il carico, quella incumberà all'una ed all'altro, semprechè entrambi arrivino in buon porto; e nel caso contrario è d'uopo regolarne il pagamento, come si può, sul proporzionato valore degli avanzi della nave e delle merci salvate.

110. Se invece di soccombere il vascello o la flotta combattente vengono bensì a perire od essere presi alcuni marinaj, ma la vittoria si decida poi per l'equipaggio di questi, i loro eredi rappresentando i defunti hanno diritto di avere parte alle spese fatte durante l'attacco e la crocciata; mentre quelli che muojono combattendo vivono nella gloria e nella riconoscenza di chi è superstite. *Qui strenue in praelio fatis cedunt per gloriam vivere intelliguntur. Cic.*

111. Alla partecipazione del profitto delle prese fatte durante tutta la crocciata deggiono pure essere ammessi i prigionieri e schiavi, dacchè sono redenti, o ritornano a godere de' loro diritti per ragione di postili-

minio; ed ove muojano cattivi, questi diritti passano ai loro eredi o successori.

112. Questo avvantaggio non è diminuibile che dalle somme destinate alla redenzione di que' marinaj che, combattendo con valore, vennero fatti prigioni. Appena giunto il vascello in porto è della diligenza del capitano di raccogliere i danari occorrenti e deporli nelle mani del principale interessato, affinchè sollecitamente gli impieghi nel riscatto, sotto pena di reintegrare del suo ogni danno derivato dal ritardo ai marinaj detenuti.

113. Il regalo delle somme destinate al riscatto dev' essere formato da una specie di contribuzione geometrica dei proprietarj della nave, e delle merci caricate e del profitto della presa. Questa non vi entra, lorquando il marinajo è fatto prigioniero per essere uscito dal vascello, per interesse della nave o del carico, o d' entrambi.

114. Sono parificati nei diritti i soldati marinaj che hanno fatto quattro campagne nei vascelli armati sui grandi mari fuori dell' Europa, come l'Oceano, a quei semplici marinaj che hanno fatto due viaggi alle Indie, purchè non sieno sbarcati durante la spedizione e che ritornati sieno sullo stesso vascello al porto da cui sono partiti.

115. I capitani si guarderanno bene di lasciare o congedare alcuna gente del suo equipaggio in paesi esteri, eccettuato il caso che per malattia non si potesse farla rimbarcare; ed allora dovranno farne menzione sui ruoli d' equipaggio, che si notificano ai consoli, vice-consoli ed altre persone incaricate della marina.

116. Non è peraltro vietato al capitano di lasciare o congedare le genti dell' equipaggio nei porti nazionali e nelle terre o nei paesi subordinati al proprio governo, ov' esse vogliano pigliar terra e fare il loro commercio; semprechè ne faccia menzione sul ruolo dell' equipaggio e ne dia parte ai commissarj di marina che si trovano sul luogo, e conseguino a questi quanto si dee a saldo dei congedati marinaj, ai quali si darà il corrispondente mandato per essere pagati nel loro dipartimento, ove ai medesimi non convenisse per un titolo giusto di esigere l' intero importo sborsato dal capitano. E lo stesso dicasi dei porti, ove i vascelli saranno disarmati, eccettuati quelli in cui fosse seguito l' equipaggiamento.

117. Senza questa cautela non possono mai i marinaj ne' paesi esteri chiedere il saldo dei loro salarj; sì perchè non è per anco finito il corso dell' intrapreso viaggio, sì perchè avuto il contante potrebbero più facilmente disertare all' inimico.

118. L' equipaggio e la gente che si trova a bordo di passaggio non può essere variata od aumentata, senza che ne sia di mano in mano fatta menzione sul ruolo dell' equipaggio e data notizia ai consoli e commissarj di marina, che vidimeranno il detto ruolo aumentato o variato.

119. La stessa operazione, di consegnare agli agenti di marina il resto dei soldi dovuti all' equipaggio, si dee praticare ne' viaggi di lungo corso alle Indie, all' America e simili, ne' casi in cui debbasi disarmare il bastimento, sia per essere riconosciuto non più in istato di navigare, sia per altre cause.

120. E siccome in tali accidenti i capitani non sono ordinariamente in grado di sborsare il contante, il di cui ultimo ratèo dev' essere numerato al termine del viaggio; così, liquidati i conti dell' equipaggio, si tirano dal capitano delle lettere di cambio sull' armatore o proprietario del vascello, e queste vengono girate nel luogo o porto in cui esso fu armato, all' ordine di qualche ufficiale di marina, il quale, ricevuto il valore delle cambiali, ne fa seguire la relativa distribuzione agli equipaggi od alle loro famiglie aventi diritto a tale riparto.

121. Se nel luogo, in cui un bastimento viene disarmato, si trovano altri vascelli in istato di navigare e far vela verso il porto d' onde quello era uscito, vi si dovranno imbarcare i marinaj dell' equipaggio di essa nave disarmata; ma le spese di condotta, che possono meritare nel ritorno ai porti del loro dipartimento, non saranno ad essi pagate per tale ritorno, essendo essi già soddisfatti dal capitano ne' termini del primo loro contratto. Tal profitto sarà della nazione ne' bastimenti armati per conto dello Stato, o verrà assegnato ai capitani ed armatori dei rispettivi legni: può essere accordato anche ai marinaj quando rinunciano alle spese di ritorno esigibili dal primo capitano, o facciano con lui delle speciali convenzioni, onde non sia tenuto sborsare per essi alcuna somma a titolo di condotta al secondo capitano, che li dee ricevere a bordo del suo legno; giacchè in questo caso sono essi ricevuti come semplici passaggieri e non già come gente d' equipaggio.

122. Che se nei porti e luoghi del disarmato vascello non vi sono altri legni su cui impiegare i detti marinaj, questi ottengono ordinariamente il soldo di un mese o due, in proporzione del ritardo che loro può cagionare il difetto di occasione per imbarcarsi a far ritorno.

123. Se i bastimenti in cui dee passare la congedata gente di mare non sono destinati per ritornare nei porti dell'armamento delle navi, dalle quali si sbarcò, ma soltanto diretti a luoghi intermedj, i marinaj indipendentemente dalle spese del loro passaggio in mare debbono ricevere una discreta somma a titolo di viatico per andare alle loro case, in proporzione del cammino ch'essi hanno a fare per terra, dal luogo in cui si hanno a sbarcare. In questo caso i consoli e gli ufficiali di marina tengono man ferma, perchè sui ruoli degli equipaggi de' bastimenti, sui quali passano, sieno registrate le condizioni dell'imbarco.

124. Se il congedo durante il viaggio non è necessario, ma volontario, e chiesto specialmente dagli ufficiali o marinaj per cause riconosciute indispensabili dai consoli od altri rappresentanti dell'autorità governativa nei luoghi in cui si fa l'istanza, loro non si accorda alcuna spesa di ritorno, ma soltanto a conto dei salarj loro dovuti possono percepire una somma rispettivamente bastante per ritornare alle loro case.

125. E siccome questa gente mal viverebbe sbandata nell'ozio in estero lido; così i consoli essere debbono attenti a rimandare, al più presto possibile, ne' loro dipartimenti gli ufficiali o marinaj congedati o provenienti da vascelli naufragati, facendo consegnare ai capitani delle navi, su cui vengono imbarcati, gli effetti loro appartenenti.

126. Se il vascello di ritorno non va direttamente al dipartimento di quelli che riceve a bordo per ricondurli in patria, basta che sia diretto ad un porto a portata di essere facilmente restituiti al loro paese.

127. Il marinajo, se trovasse nel viaggio facilità ad aver danaro, sarebbe egli ben disposto ad impegnare i suoi salarj per meglio godersela, e ridursi poi nello stato di languire e disertare, e così pregiudicare allo stato del bastimento e del commercio derivante dalla navigazione. A riparo di questo inconveniente ogni colta nazione ritiene espressamente vietato a chicchessia del bordo d'imprestare alla gente dell'equipaggio, durante il corso del viaggio, alcuna somma, sia in effettivo, sia in merci, sotto qualunque pretesto, sotto pena della privazione e perdita delle

somme o cose come sopra imprestate od anticipate; e di nullità di qualunque chirografo od obbligazione privata avessero fatta i marinaj in favore degli ufficiali od altri che fossero a bordo. Nè la data di tali privati biglietti potrebbe sottrarli al vizio di nullità, ove si fosse pensato di porla anteriore o posteriore al viaggio; poichè in questi casi speciali la frode e la simulazione della data vi è sempre presunta dalla legge e dalla ragione.

128. La gente d'equipaggio sarebbe egualmente al coperto degli atti civili, rispetto a quanto avesse di credito verso gli armatori. È quindi generalmente vietato agli abitanti delle città marittime ed altri particolari creditori de' marinaj di spiegare alcun sequestro od azione sul prodotto del soldo da questi guadagnato sui bastimenti mercantili, a meno che le somme domandate dai creditori fossero dovute dai marinaj, o dalle loro famiglie per fitti di casa o per alimenti od effetti necessarj, loro forniti di consenso degli ufficiali di marina. Gli altri creditori non hanno il loro ricorso che sopra gli altri beni, effetti che i marinaj possono avere indipendentemente dai loro salarj.

129. La nave ed il prodotto dei noli della medesima rimangono specialmente ipotecati per il salario de' marinaj, i quali non possono essere soggetti a contribuire ad alcune avarie, a meno che fosse per il riscatto della nave sulla quale sono assoldati. Essi conservano il lor privilegio ipotecario in caso di naufragio sugli avanzi della nave, sulle di lei armature e sui noli delle merci salvate: *Cleirac, Jurisp. de la marine; art. XVIII, pag.* 419, e non sono tenuti che per il solo riscatto della nave; poichè con tal mezzo ricuperano eglino medesimi la libertà ed i loro salarj, ed hanno un interesse unito a quello di salvare la nave cui appartengono. *Si navis a piratis redempta sit, Servius Offilius et Labeo omnes contribuere debere ajunt. L.* 2, §. 3, *ff.* DE *L.* RHOD.

130. Quanto si è detto in ordine ai marinaj milita eziandio per gli ufficiali od altra gente dell'equipaggio, i quali tutti hanno diritto di essere soddisfatti, curati e riscattati ne' sovrindicati modi. Per ufficiali si ritengono non tanto i veri ufficiali graduati, quanto anche gl'impiegati a bordo del vascello, come il chirurgo, lo scrivano e simili.

131. Se la malattia è cronica, od altrimenti addivengono le persone d'equipaggio impotenti ed inabilitate, debbono essere anche ricevute negli

spedali a questo ricovero destinati. La fondazione di siffatti stabilimenti di pubblica beneficenza vuol essere a carico della nazione, e per meglio sostenerli conviene almeno in parte destinare al reddito dei medesimi l'importo degli effetti appartenenti agli ufficiali marini, marinaj, passaggeri, ed altri che muojono senza eredi e senza testamento sui vascelli armati per il commercio e per le corse, durante il tempo della campagna, spedizione e crocciata.

132. Quanto più si aprono le porte degli ospizj e luoghi pij elemosinieri al pubblico beneficio ed a sollievo de' miserabili, più viene eccitata la liberalità de' facoltosi a lasciare a tali istituti delle ampie largizioni e sostanze. Simili ad una perenne sorgente di acque pure e salutari, più queste vengano esaurite a comune salvezza, e più ridondano e scaturiscono le acque dai segreti loro meati. Pare che la divina provvidenza ivi si compiaccia di moltiplicare i suoi prodigi di beneficenza, ove più gli uomini a lei si abbandonano con franchezza e confidenza.

133. Se uno Stato si trova obbligato dalle circostanze della guerra a mantenere in continua attività tutte le sue forze navali, e desidera nel tempo stesso che le operazioni del commercio marittimo non sieno sospese ed interrotte, onde intanto la gente di mare, impiegata sulle squadre e sui vascelli di guerra nei viaggi di lungo corso, possa al ritorno dalle campagne godere nelle proprie famiglie il riposo necessario per mettersi nello stato di riprendere il servizio, può il principe gettare lo sguardo sui marinaj delle navi mercantili e pescarecce, e con prudenza aumentare con loro il numero de' soldati di mare.

134. Può quindi in tutti i paesi, i di cui abitanti esercitano il mestiere del mare, compresi anche sia i marinaj e barcajuoli impiegati sui grandi fiumi che formano dei porti alle loro imboccature, sia quelli che barcheggiano sui laghi e canali interni dello Stato, ordinare generalmente che tutte siffatte genti di una certa età, e che in qualunque modo scorrono le acque navigabili, sieno tenute farsi registrare nel ruolo della marina, per farne poi quella scelta che abbisognar può alla difesa dello Stato e per il tempo in cui durerà il bisogno.

135. Sarà però cura del ministero di marina o dell'ammiragliato di far sì che non manchino le braccia necessarie per la navigazione e pesca

solita farsi dai proprj cittadini per sostegno delle loro famiglie e bene dello Stato cui appartengono.

136. Tal gente così arruolata, sia volontariamente, sia per coscrizione, gode poi d'ogni diritto e privilegio militare per tutto il tempo della militazione; e non dee venir coscritta, dopo aver militato fedelmente il tempo dalla legge ordinato, che ove la penuria d'uomini renda necessario alla patria di richiamarli al militar servizio.

TITOLO VII.

Della Nave.

1. La nave prende il nome di vascello, di fregata, galera, corvetta, scialuppa e cento altre denominazioni, a seconda delle diverse figure con cui è formata, e de' differenti usi cui è destinata.

2. La nave, il vascello, rapporto alla navigazione, è un bastimento di legno costrutto d'una maniera adattata a trasportare degli uomini e delle merci sul mare e sui fiumi.

3. Dicesi bastimento di alto bordo quello che è proprio per andare sul mare colle vele; e così chiamansi in generale tutte le altre specie dei grandi vascelli, a riserva delle galere e degli altri bastimenti di mare, che non vanno che a remi ed a vele latine.

4. Il *Dizionario della marina* di *M. Aubin* definisce essere la nave una fabbrica di legname composta di molti pezzi, inchiodata ed incavigliata di legno e di ferro, e costrutta in modo di star sull'acqua, e di essere condotta e guidata col favor dei venti e coll'ajuto degli alberi, delle vele o dei remi per tutto dove si può andar sul mare, sui laghi e sui fiumi navigabili. La forma delle navi a me pare che gli uomini l'abbiano desunta da quella dei pesci: poichè quanto all'esterno ben si vede negli arsenali che le coste di un pesce supino sono eguali a quelle di una nave; la gran trave che va nell'acqua sembra il prolungamento delle vertebre che legano le coste, e rispetto all'esterno i nuotatoj tengono luogo di remi, la coda di timone, ed ogni altra parte a proporzione della sua forma ci presenta la stessa immagine.

5. I remi, secondo Plinio, dai Greci si chiamano *cope*, dal nome di di coloro che gli inventarono. Seneca però vede tra i suoi Romani l'inventore delle navi e dei remi, o per meglio dire il primo che di essi ne usò; e ci narra essere stato Appio Claudio, detto *Caudex* dall'unione delle tavole che vi abbisognano per formare un naviglio. *Quis Romanis*

primus persuasit navem conscendere? Appius Claudius is fuit, CAUDEX ob hoc ipsum appellatus, quia plurium tabularum contextus, Caudex apud antiquos vocabatur. Unde tabulæ CODICES dicuntur, et naves nunc quoque quæ ex antiqua consuetudine subvehunt, Caudicæ vocantur. SENEC. de brevit. vitæ.

6. Antichissima ed incerta è l'invenzione delle navi, come si è dettagliatamente esposto nella prefazione. Viene attribuita a Dedalo dai mitologi nelle favolose loro storie; e pretendono che le ali da lui inventate per salvarsi dal labirinto di Creta altro non fossero che le vele, ch' egli aggiunse al primo bastimento di mare, e colle quali egli deluse la vigilanza e la persecuzione di Minosse. Ma questa opinione sembra contraddetta dagli stessi mitologi, che ci narrano come Dedalo, accusato d'aver ucciso Perdice suo nipote, fuggisse d'Atene in Creta, ove fabbricasse quello stupendo labirinto; e stanco del volontario esiglio pensasse uscir da quell' isola, i di cui porti e le di cui spiagge erano guardate gelosamente per ordine di Minosse. Per andare in quest' isola dovette sempre prevalersi delle navi, e se per uscirne non potè di quelle usare, fu perchè gli sarà stato vietato dal re. Dunque, molto prima che tali isole venissero abitate, esister dovette l'uso delle navi.

7. Peraltro si può ritenere che le ali sue e del figlio Icaro fossero così chiamate simbolicamente, ma che in realtà fossero i remi delle navi. I poeti e gli antichi storici ci narrano, come Icaro figlio di Dedalo cadesse nel mar Jonio per essersi di troppo innalzato verso il sole, dal di cui calore furono liquefatte e sciolte le unioni della cera con cui al suo dorso erano raccomodate le ale di questo figlio imprudente, e che vedendosi volar nel cielo padre e figlio, fossero riputati colà Dei, che scorressero l'empireo. Eccone la narrazione che ce ne fa il celebre amator di *Corina* delle testè riferite circostanze.

Dædalus interea Creten, longunque perosus
Exilium, tactusque soli natalis amore,
Clausus erat pelago. Terras licet, inquit, ed undas
Obstruat, at cœlum certe patet, ibimus illac,
Omnia possideat, non possidet aera Minos.
. . . . . pennisque levatus

Antevolat, comitique timet, velut ales ab alto
Quæ teneram prolem produxit in aera nido.
Hos aliquis tremula dum captat arundine pisces...
Vidit et obstupuit; quique æthera carpere possent
Credidit esse Deos.

Ovid. Met. lib. VIII, cap. IV.

8. Altri scrittori hanno attribuito a Giano e quindi ai Genovesi, da cui pretendono di scendere, l'onore di questa utile invenzione, a motivo delle diverse antiche monete di Grecia, d'Italia e della Sicilia, le quali hanno da una parte la sua testa a doppia fronte, colla quale si costumava di rappresentare questo principe, di cui l'antichità ne fece un Dio, e nel rovescio la prora d'un vascello, ed alle volte la figura d'una nave intiera.

9. Altri finalmente, come si è scritto nella prefazione, e sono quelli che certamente sono i meglio fondati, a motivo della rispettabile autorità, su cui appoggiano la loro opinione, riguardano l'arca di Noè come la prima nave che solcasse le acque del mondo. Egli fu l'avventuroso mortale che venne prescelto per la costruzione di quell' arca famosa ed immensa, che fabbricò sul modello che avea ricevuto da Dio, e nella quale egli rinchiuse la speranza del genere umano; quando per garantirsi dall' universale diluvio vi entrò colla sua famiglia, e con tanta quantità di animali quanta ne bastava a salvare e riprodurre le specie.

10. Di varie forme furono le antiche navi chiamate *biremi*, *triremi*, *quadriremi*, *pistri*, *epteri*, ed altre mille fogge descritte dagli antichi scrittori greci e latini, e raccolte specialmente da *Lazzaro Baifio* nel suo trattato *de re naval.*

11. Secondo l'opinione di Diodoro Siculo, Giasone immaginò per il primo il lungo naviglio, di cui Sesostri re d'Egitto se n'è servito poi con tanto avvantaggio del suo regno. Gli Eritrei usarono delle *biremi*, cioè delle navi che andavano a due file di remi, cui Amocleo Corinto ne aggiunse una terza, e fece delle *triremi* al dir di Tucidide. I Cartaginesi, per quanto scrive Aristotile, avevano delle navi *quadriremi*, cioè a quattro ordini di remi; e Negistone di Salamina ne fece costruire fino a cinque, che Alessandro portò fino a dodici e Tolomeo Lago a quindici.

Demetrio Poliorcete introdusse fino a trenta file di remi, Tolomeo Filadelfo a quaranta e Tolomeo Filopatro fino a cinquanta.

12. Quindi è che fra i più famosi vascelli dell' antichità si annovera quello di Tolomeo Filopatro, lungo 280 cubiti, largo 38, alto 46; portava 400 remiatori, 400 marinaj e 3000 soldati: quello che il medesimo principe fece andare a vela sul Nilo e che si descrive della lunghezza d'un mezzo stadio.

13. Ma ben più colossale fu il vascello di Jerone fabbricato sotto la direzione di Archimede, con tanto legname, quanto nè abbisognava per cinquanta galere. Esso conteneva varj appartamenti, sale, gallerie, giardini, vivaj, scuderie, mulini, bagni, un tempio di Venere, e quant' altro può formare l'ornamento di un sontuoso palazzo. Era circondato da un terrapieno di ferro, di otto torri con mura e baluardi, guernite di macchine militari, e particolarmente di una spingarda o catapulta, che gettava un sasso di 300 libbre, ed un dardo della lunghezza di 12 cubiti per lo spazio d'un mezzo miglio, oltre le altre maravigliose particolarità riferite dall' *Ateneo* nella descrizione di questa immensa macchina.

14. Nell' antichità fuvvi il famoso *Argo*, essendo questo la nave od il vascello celebre tra' poeti, in cui gli Argonauti fecero la loro spedizione alla conquista del Vello d'Oro in Colco.

15. I critici non convengono intorno all' origine del nome. Alcuni vogliono che sia così chiamato dalla persona che lo fabbricò, *Argus*, altri per antifrase della voce greca *Argos*, lento, per essere quello Stato un leggiero naviglio, altri e sono i meglio fondati, dalla città di *Argo*, ove fu fabbricato, e dagli *Argivi* o Greci che vi navigarono sopra, secondo un distico di un antico poeta latino riferito da Cicerone nella sua prima Tusculana.

Argo, quia Argivi in ea delecti viri
Vecti, petebant pellem inauratam arietis.

16. Giasone, che fu il capo di tale spedizione, dopo averla felicemente ultimata consagrò il vascello *Argo* a Nettuno, o come altri scrivono a Minerva nell' istmo di Corinto, ove non vi rimase lungo tempo, essendo stato, al dir dei poeti, trasportato in cielo e mutato in costellazione,

la di cui forma nell' astronomia è un' unione di 8 stelle fisse nell' emisfero meridionale secondo il catalogo di Tolomeo, di 11 secondo Ticone e fino di 25 nel catalogo britannico.

17. Questo vascello *Argo* da quasi tutti gli autori viene rappresentato d' una struttura lunga, rassomigliante alle moderne galee e fornito di trenta scagni di remiganti, oltre i primi ufficiali, cioè *Giasone* il condottiero, *Tisi* al timone, *Linceo* alla prora, *Orfeo* alla poppa, *Teseo*, *Castore* e *Polluce* al consiglio. Non vi fu che *Ercole* che addivenisse incomodo all' impresa colla quantità de' suoi bisogni e col volume del suo corpo; ma sortì dalla nave per la perdita di Ile. Lo scogliaste di Appolonio osserva che questo fu il primo vascello lungo che siasi fatto; e Plinio riferisce lo stesso sulle memorie di Filostefano, il quale avea scritto che Giasone fu il primo che solcò il mare in vascelli lunghi. *Lunga nave Jasonem primum navigasse Philostephanus autor est. Hist. nat. lib. 7, c. 56.* Non dovette però quel naviglio esser d' una gran mole, poichè gli Argonauti furono capaci di trasportarlo sulle loro spalle dal Danubio al mare Adriatico, circa un mezzo secolo dopo la fabbricazione di Troja.

18. Ovidio chiama *Argo* un vascello sacro, *sacrum conscendis in argum*, per la ragione dicono alcuni, che Minerva ne disegnò il piano ed assistette alla di lui costruzione; o che fosse fatto di legname tagliato nella sagra foresta di *Dodone*, il quale, al dir dei vati, parlava e rendeva oracoli, onde almeno la prora fosse tutta di sì meraviglioso legno formata.

19. Anche gli Ateniesi avevano un vascello che chiamavano *sagro navilio* e che era destinato a portar tutti gli anni le offerte al tempio di Delo; ed era perciò da quelle nazioni sommamente rispettato.

20. Sagro viene pure chiamato dall' Emerigon il celebre vascello del prode capitano Cook. Riporta quegli una lettera che M. Sartine ministro della marina francese scrisse agli ammiragliati ed alle camere di commercio del regno, perchè fosse comunicata a tutti gli armatori e capitani di nave che armato avessero in corso od altrimenti ne' tempi della guerra che in allora ardeva sui più grandi mari dell' universo. « Il capitano » Cook, che è partito da Plimouth nel mese di luglio 1776 sul vascello » la *Rivoluzione*, col progetto di andare a riconoscere le coste, le isole

» ed i mari situati al Nord del Giappone e della California, non dee » ritardare il suo ritorno in Europa: egli ha sotto i suoi ordini un altro » naviglio, nominato la *Scoperta*, comandato dal capitano Carlo *Clerke*, » che al par di quello da lui montato è della portata di circa 500 ton- » nellate; e l'uno e l'altro di qualche cosa di più di 100 uomini » d'equipaggio. Siccome le scoperte, che una simile spedizione fa spe- » rare, interessano generalmente tutte le nazioni; così l'intenzione del » re è, che il capitano Cook sia trattato egualmente, come se coman- » dasse dei bastimenti delle potenze neutre ed amiche, e ch'egli sia » raccomandato a tutti i capitani dei navigli armati in corso od altri- » menti che potessero incontrarlo in mare, di far riconoscere a questo » celebre navigatore gli ordini che si sono dati a suo riguardo, facen- » dogli osservare che dal suo canto dee astenersi da qualunque atto di » ostilità. »

21. Ma quanto mai sono pronti i miseri accidenti! Questo valoroso capitano di mare nel 13 febbraro 1779 fu ucciso da un selvaggio ad Owhiheè, una delle isole Sandwich situata ai 21 gradi e 44 min. di latitudine settentrionale, e 199 gradi di longitudine orientale del meridiano di Londra. Così terminò i suoi giorni il più illustre navigatore che l'Inghilterra abbia prodotto, dopo aver fatti tre viaggi nel giro intiero del mondo; ma vive nella gloria che gli è superstite. *Vita mortuorum in memoria vivorum est posita. Cic. Phil. 9, cap. 5.*

22. Un eguale attributo fu sempre accordato dagli Inglesi al naviglio che portò *De l'Ambre* matematico francese, che doveva misurare l'equatore per determinarne i gradi; a lui si accordarono i migliori trattamenti ad onta che colla Francia si trovassero gli Inglesi in guerra. Lo stesso dicasi dei vascelli che portavano i celebri matematici signori *Lacondamine* e *Maupertuis*, quando nel 1735 l'uno si recò a visitare per lo stesso oggetto il monte bianco nel seno dell'Africa e l'altro si portò a traverso dei mari ghiacciati della Groenlandia.

23. Malgrado pure l'avversione di Stato ch'esisteva fra queste due nazioni, cimentate eziandio dalla dichiarazione di guerra a morte che il comitato di sanità aveva in Parigi decretata contro la nazione britannica, furono dalla provvidenza protette e dall'inimico rispettate le navi che portavano degli uomini illustri. E questi riguardi si ebbero un tempo

per *Herauld* dalle nazioni meridionali, come per *Barde* dagli abitatori alpestri del Settentrione.

24. Egualmente sagro vuol pure dirsi l'avventuroso vascello che portò dall'Egitto al lido di Frejus l'invitto BONAPARTE, e che salvò quest'eroe immortale dagli agguati della flotta inglese, in cui traversando alla volta di Ajaccio in Corsica potè miracolosamente sottrarsi alla squadra dell'ammiraglio Nelson, che incrocciato avea tutto il Mediterraneo. Al pari del prode Ulisse, che dalla distrutta Troja passò agli scoglj d'Itaca, volle il generale BONAPARTE riveder in Ajaccio la fortunata terra che il vide nascere e ch'egli non lasciava, che per compiere il destino de' suoi trionfi e delle sue grandezze.

25. Altrevolte si collocavano in qualche modo nel rango *dei naviglj sagri* le barche dei pescatori; e ben sarebbe a desiderare che si accordasse la stessa libertà, prerogativa e franchigia a quelle dei mercanti navigatori. Le nazioni belligeranti vi troverebbero un reciproco vantaggio, ed il fuoco della guerra farebbe del commercio un minore distruggimento. Luigi il *Grande* ebbe la magnanimità di proporre a' suoi nemici questo scambievole armistizio; e si videro fra gli Inglesi ed i Francesi delle assicuranze fatte e sostenute da questa generosa politica, mentre si disputavano le due potenze in guerra il dominio del mare e del marittimo commercio.

26. *La manovra* degli antichi vascelli armati in guerra, sebbene andassero *a vele* e *remi*, era d'assai lenta e complicata, a motivo che disarmavansi in certo modo prima di venire al combattimento. All'atto del combattimento si metteva abbasso l'albero maestro, si piegavano le vele e non si adoperavano che i remi. I vascelli guerreggiavano allora come gli uccelli col loro becco, vale a dire col rostro e colle prore: i loro remi supplivano le veci di ale e facevano ogni sforzo per rompere le ali del vascello nemico. E siccome dalla robustezza dei remi derivavano essi tutta la loro forza, così dal numero de' remi ne deducevano anche il vario loro nome, come si è poc'anzi osservato.

27. *I vascelli di carico* non andavano che a vele senza remi, per risparmiare le spese del trasporto; e la loro larghezza era ordinariamente il quarto della lunghezza.

28. Quelli di guerra si chiamavano *lungæ naves*, ed erano almeno 8

volte più lunghi che larghi. Jerone re di Sicilia fece costruire sei vascelli di trasporto d'una grandezza straordinaria, il più considerevole dei quali poteva portare 2000 tonnellate, del peso ciascheduna di libbre 4000.

29. Mancando la bussola agli antichi, non potevano essi navigare che sulle coste, onde non facevano uso che di navi a remi piccoli e piatti. Quasi tutte le rade erano per essi dei porti: la scienza dei piloti era sommamente limitata, e quasi nulla erano le loro manovre. Ecco perchè Aristotile andava dicendo ch'era inutile l'avere un corpo di marinaj e che i giornalieri erano sufficienti per il bisogno della marina del suo paese. L'arte era tanto imperfetta, che con mille remi allora si faceva quanto si fa adesso con cento.

30. I grandi vascelli erano di sommo imbarazzo e di nessuna utilità; poichè, non potendo essere mossi che a stento dai marinaj, non vi potevano fare le necessarie evoluzioni. Nella famosa battaglia d'Azio Antonio ne fece una funesta esperienza: le sue navi non si potevano muovere; quelle di Augusto più leggiere ed agili le attaccavano e battevano da tutte le parti, e lo stesso avvenimento avvenne alla battaglia di Salamina.

31. I Vascelli antichi essendo a remi, i più grandi venivano facilmente infranti e rotti dai piccoli e leggieri: questi agivano e vincevano, e quelli non erano che macchine immobili, come oggi sarebbero quelli che si trovassero disalberati.

32. Dopo l'invenzione della bussola si è cambiata la forma e la direzione dei bastimenti. Non si è fatto più conto dei remi, si sono fuggite le coste e si è saputo trarre sommo vantaggio dai grandi vascelli.

33. A tale scoperta si aggiunse quella della polvere da schioppo, succeduta per opera d'un frate nel 1488; e la macchina del vascello addivenne più composta e più complicata la di lui manovra. L'arte ben più che la forza addivenne la direttrice delle armate navali: poichè per resistere alla violenza del cannone ed azione del fuoco non vi abbisognano già dei remi, ma dei grossi naviglj che facciano l'effetto d'una fortezza ondeggiante; alla grandezza però della macchina si è dovuto proporzionare la potenza dell'arte. I piccoli vascelli di que' tempi potevano facilmente essere aggrappati ed uniti, ed i soldati combattevano da due parti; si metteva su d'una flotta un'intiera armata di terra, come su d'un piano che stava a galla d'acqua. Nella battaglia navale che Re-

golo sostenne vincitore contro i nemici di Roma si videro in tal foggia combattere 130m. Romani contro 150m. Cartaginesi. Allora i soldati contavano molto, ed i marinaj di professione poco; ma adesso i soldati sono poco in mare, se l'arte non sanno della tattica navale, ed i marinaj combattenti sono molto, anzi tutto per trionfare sui flotti.

34. Il vascello o bastimento in genere presso gli Italiani è propriamente una nave grossa, di alto bordo. Presso gli Inglesi *Vessel* nella navigazione è un nome comune ad ogni sorta di naviglj, cioè a tutte le macchine che stanno a galla, atte a portar uomini e merci, od a tutti i veicoli che si movono sulle acque, come i bastimenti, gli schifi e simili macchine navali o legni di trasporto che sono sul mare.

35. Questi vascelli comunemente si distinguono in due classi generali: *di fondo alto* o *guarniti*, cioè con ponte o bordo, e sono quelli che si movono interamente con vento o vela, e stanno tutti in mare come *pinchi*, *galeoni*, *fuste*, *navi* e simili; e *di fondo piatto*, cioè quelli che vanno a remi ed a vela come le *galere*, le *corvette*, le *barche*, i *battelli*, i *praams* e gli *schifi* ed altri.

36. Queste varie navi vennero di mano in mano immaginate dagli uomini a misura che si presentavano i differenti loro bisogni. Ippio di Tiro inventò il *vascello di carico*: ai Cirenei dobbiamo le *fregate*, ai Fenicj le *lance* o *sciatte* o *canoe* che vogliansi chiamare, ed agli abitanti di Rodi i *brigantini*. Dai Germani stabiliti verso il Danubio s'inventarono le *scialuppe* e dagli Illirici gli *schifi*.

37. I vascelli che stanno puramente a galla, detti dagli Inglesi *floating-vessels*, sogliono distinguersi in battelli, piane, piatte, barche, naviglj da pesca, vascelli da guerra e da traffico.

38. Si dividono quindi ordinariamente in tre classi, e si chiamano vascelli da guerra, vascelli mercantili, ed armati metà da guerra e metà per merci, e formano questi un genere di mezzo fra l'una e l'altra classe. Io piuttosto avrei detto esser questi vascelli *anomali*, cioè suscettibili di tutti gli usi e non aventi una specifica denominazione. Infatti gli antichi facevano una triplice sezione delle loro navi, e le chiamavano appunto *propter belli usum onerariæ*, cioè da guerra e da carico di merci, *piscatoriæ et actuariæ, aut voluptatis causa*, cioè pescareccie e destinate agli usi di diporto.

39. Queste tre sorta di navigli sono quasi di un eguale vantaggio al commercio. Imperocchè i bastimenti mercantili armati metà in guerra e metà in merci, mantenendo una reciproca corrispondenza di negozj tra le nazioni che la natura sembrava aver separate per sempre, conservano ad un tempo la vicendevole partecipazione dei frutti della natura e dell' industria di tutto il mondo. Le navi da guerra mettono poi quelli al coperto delle prede e degli assalti de' corsari e dalle incursioni degli armatori nemici, i quali sotto un nome più onorevole e l'ampàro delle loro commissioni, di cui spesso abusano, interrompono ed intorbidano il commercio ancor peggio dei veri corsari.

40. Le navi di guerra, che servono di scorta alle flotte mercantili nei mari di Levante, si chiamano *conserve* e *convoglj* in quelli del Ponente.

41. Vascelli da guerra sono le navi a *tre punti* o *bordi* del primo e secondo *rango*; le *fregate* o *navi a due punti* del terzo, quarto e quinto *rango*; le navi d'un punto del sesto *rango*; *i vascelli a bomba*, *i brulotti*, le *tartane*, i *vascelli da macchina*, i *fumatori* e simili.

42. Il rango si considera ordinariamente sulla lunghezza e larghezza del bordo, sul numero delle tonnellate e su quello degli uomini e dei cannoni che il vascello può portare.

43. Il vascello da guerra di primo rango ha il suo bordo da 159 a 174 piedi in lunghezza e da 44 a 50 in larghezza, contiene da 1313 a 1882 tonnellate, ha da 706 a 800 uomini e porta da 96 a 110 cannoni. Quello di secondo rango da 153 a 165 piedi in lungo e da 41 a 46 in largo, contiene da 1086 a 1482 tonnellate, porta 524 a 640 uomini e da 84 a 90 cannoni. Quei del terzo hanno il bordo da 142 a 158 piedi in lunghezza e da 37 a 42 in larghezza, contengono da 871 a 1262 tonnellate, portano da 389 a 476 uomini e da 64 a 80 cannoni. Quei del quarto sono in lunghezza sul bordo da 118 a 146 piedi e da 29 a 38 lunghi, contengono da 448 a 915 tonnellate, portano da 226 a 346 uomini e da 48 a 60 cannoni. Se da quinto, hanno il bordo da 100 a 120 piedi lungo e largo da 22 a 25, contengono da 152 a 256 tonnellate, portano da 50 a 110 uomini e da 16 a 24 cannoni. Finalmente quei del sesto hanno il bordo da 87 a

95 in lungo e da 22 a 25 in largo, vi capiscono da 152 a 256 tonnellate e vi stanno da 50 a 110 uomini e da 16 a 24 cannoni.

44. E siccome i vascelli di nuova fabbrica sono rispettivamente assai più grandi dei *vecchi* dello stesso *rango*; così i due dati dei differenti numeri sono le geometriche proporzioni relative ai *nuovi* nei numeri più *alti* ed a *vecchi* in quelli più *bassi*.

45. La forma e la grandezza delle navi influisce sensibilmente nella celerità del viaggio. Due navi però d' una eguale agilità non fanno il loro viaggio in un tempo proporzionato alla rispettiva agilità, mentre una maggior lentezza produce, dirò così, una lentezza ancor più grande. Quanto si tratta di seguire le coste, in cui ad ogni passo si varia di posizione, e che bisogna di quando in quando aspettar un buon vento per sortir d' un golfo ed averne un altro per andare avanti, un navilio veloce e pronto approfitta d' ogni tempo favorevole, mentre l' altro più voluminoso è costretto restar in un luogo difficile ed aspetta molti giorni un cambiamento che lo abiliti a far viaggio. Narrano quindi, che per una tal cagione le navi delle Indie e del mar Rosso formate di giunchi, o di cui se ne prevalse Salomone nelle marittime sue imprese, facevano in venti giorni quel viaggio che i Greci ed i Romani eseguivano in sette con vascelli di legno collegati di ferro.

46. Le navi delle Indie, tirando minor acqua di quelle dei greci e romani navigatori, somigliano a quelle di molte nazioni moderne, i di cui porti hanno poco fondo, come quelli di Venezia e della maggior parte dell' Italia, ove generalmente non trovansi che delle rade, eccettuati i porti della Sicilia, quelli del mar Baltico e dell' Olanda, tranne quelli della Zelanda, che sono assai profondi. Il bisogno in cui sono le dette nazioni di farè speditamente entrare e sortire dai loro porti i propri vascelli, fa sì che questi sono d'una costruzione rotonda e larghi di fondo; ed invece quelli delle altre genti che hanno dei buoni porti sono nelle parti inferiori d' una forma che s' interna profondamente nel seno delle acque. Questo meccanismo fa produrre l' effetto che questi vascelli navigano più vicino al vento, gli altri navigar non possono se non quando hanno il vento in poppa. La profondità ch' essi hanno nelle onde li mette in minor bisogno e timor dei venti, ed in qualunque modo spirino, se ne può sempre tirar partito, od almeno non viene

impedita la navigazione. Ecco perchè un vascello, che entra molto nell' acqua, naviga verso la stessa banda a quasi tutti i venti; appunto per la resistenza che trova nell' acqua il bastimento spinto dal vento che fa un punto d' appoggio, e per la lunga forma della nave che si presenta al vento dal suo fianco nell' atto che coll' uso del timone si gira la prora verso il luogo cui si vuole dirigere il viaggio; ed in tal guisa si va navigando molto dappresso e sotto il punto da cui spira il vento. Ma quando il naviglio è d' una figura rotonda e larga di fondo, ed entra appena nell' acqua, vi manca il punto d' appoggio; cacciato dal vento non vi può resistere, nè prenderà alcuna direzione che si opponga all' azion del vento, per cui i vascelli d' una costruzione rotonda nel loro fondo sono più lenti nel navigare, sì perchè perdono molto tempo ad aspettare il vento, massime se sono obbligati a cambiare spesso direzione, sì perchè non avendo punto d' appoggio non possono portare tante vele quante gli altri.

47. Ora se in un tempo in cui la marina è giunta a sì alto grado di perfezione, in cui le arti si comunicano e si ajutano a darsi lustro e grandezza, ed in cui coll' arte si correggono i difetti della natura e gli errori stessi dell' arte, si riscontrano nella navigazione sì notabili differenze, quante ve ne doveano essere nella marina degli antichi? Quanto essi erano addietro nella cognizione della nautica? Usavano gli Indiani di assai piccoli naviglj; quelli dei Greci e dei Romani erano molto meno grandi dei nostri, se si eccettuano le sontuose quadriremi ed altre macchine navali che l' ostentazione di que' popoli e dei loro capi fece porre nell' acqua; nè mai s' avvidero quelle ingegnose nazioni che più la nave è piccola, più rimane esposta al pericolo ne' cattivi tempi!

48. Una burrasca, scrive l' autore dello spirito delle leggi, *chap. VI comm. des anciens*, può sommergere una nave, che soltanto tormenterebbe, se fosse più grande. Le leggi del calcolo e delle matematiche non fanno che stabilire questa verità. Più un corpo ne sorpassa un altro in grandezza, più la sua superficie è relativamente piccola: per cui ne viene che in una piccola nave vi è una differenza più grande della sua superficie al peso, ossia al carico ch' essa può portare, di quella vi sia in una grande.

49. Per una pratica quasi generale sogliono i navigatori mettere in

un vascello un carico d'un peso èguale a quello della metà dell'acqua ch'egli potrebbe contenere. Epperò, dato che una nave contenga 800 tonnellate d'acqua, il carico esser dovrebbe del peso di solo 400 tonnellate, ed il carico d'una nave, che non ne contenesse che 400 d'acqua, sarebbe di 200 in merci od altro peso. In questa ipotesi la grandezza del primo naviglio starebbe al peso di cui è capace, come 8 a 4, e quella del secondo come 4 a 2, e così supposto che la superficie del grande stia a quella del piccolo, come 8 a 6, ne siegue che la superficie di questo starebbe al suo peso, come 6 a 2, e la superficie del naviglio più grande non istarebbe al suo peso che come 8 a 4. Ma i venti ed i fiotti non agiscono che sulla superficie, dunque un vascello grande avrà rispettivamente meno di superficie e più di peso, e con questo resisterà molto più del piccolo all'impeto delle meteore e delle burrasche.

50. La figura de'vascelli è pur una cosa di grande importanza nella navigazione. La nuova dottrina degli infinitesimi fu di manifesto vantaggio alla marina ed al commercio, e lume ci porse con cui determinare la forma meglio comoda di una nave.

51. Un corpo, che si move in un fluido immobile, è obbligato separarne le parti, e queste resistono alla separazione. Tutta la forza della resistenza dipende da quella dell'urto, mentre un corpo urtato urta al tempo stesso; ma l'urto perpendicolare è quello cui il liquido resiste di più, essendo il massimo. All'effetto quindi che un corpo si mova liberamente, la sua figura dev'essere tale, che si presenti più obbliquamente che è possibile.

52. Se il corpo fosse triangolare e si movesse colla punta innanzi, tutte le sue parti urterebbero il fluido obbliquamente, ma tutte l'urterebbero colla stessa obbliquità, e sarebbe meglio per la nave che ciascuna di loro urtasse più obbliquamente che la sua vicina.

53. Questo continuo aumento di obbliquità non si può ottenere in alcun luogo in una linea curva, ciascun punto della quale è considerato come una linea retta infinitamente piccola, sempre inclinata alle altre piccole linee rette contigue alla medesima.

54. Il trovare qual sia quella curva, dice M. Chambers, il cui perpetuo cangiamento di obbliquità o inclinazione in tutte le sue parti la

renda fra le altre più acconcia alla facile direzione del fluido, è un difficile problema, non altrimenti solubile che colla nuova geometria.

55. Il cavaliere Isacco Neuton fu il primo a scioglierlo nella sua investigazione del solido della minima resistenza. Dopo lui il marchese de l'Hôpital giunse alla stessa soluzione, sebbene non fosse ancora pubblicata l'analisi neutoniana. In seguito anche M. Fabio risolse il medesimo importante problema, ma per una via molto più lunga e perplessa.

56. La marina viene perfezionata allora che le nazioni si occupano seriamente della costruzione delle navi, della migliore loro forma e dell'utile loro impiego. Abbiamo vedute le più barbare nazioni giungere rapidamente alla sommità della perfezione, perchè ogni studio si è posto nella coltura delle scienze e delle arti. Il gran Czar non scese inutilmente colla scure alla mano fino nei cantieri e negli arsenali del suo Stato; egli vide sotto gli occhi suoi nascere e crescere e rivalizzare colle prime potenze d'Europa gli stabilimenti di scienze e di arti che osò fondare nel barbaro suo impero. La Francia, l'Inghilterra, l'Olanda, la Spagna ed altre nazioni europee servirono a lui di modello, ma egli vinse il corso dei secoli e sorprese tutto il mondo col celere stabilimento del vasto impero.

57. Avanti Pietro il *Grande* non vi erano che piccoli naviglj, ed ora le navi di linea che si fabbricano all'Arcangelo sono da 50 a 60 pezzi di cannone, e portano fra soldatesche e marinaj circa 650 uomini. La loro struttura è all'olandese e di assai alto bordo.

58. Fra i vascelli moderni, uno de' più considerabili è il vascello di guerra di primo rango, fabbricato a Wooluich in Inghilterra l'anno 1701; le dimensioni del quale, onde quegli degli altri ranghi possono dedursi, sono le seguenti: la lunghezza 210 piedi, il numero de' cannoni 110, uomini 1250, tonnellate 2300, tiro d'acqua 22 piedi: la vela maestra in lunghezza 24 canne, in profondità 19, l'albero maestro in lunghezza 39 piedi, in diametro 38 pollici: peso dell'ancora 82 cantari ed un quarto e lib. 12: gomena in lunghezza 200 canne, diametro della gomena 22 pollici.

59. La spesa della fabbrica d'un vascello ordinario di primo rango con cannoni e sartiame si computa in Inghilterra a sterline 60,000. In

Francia ed in Italia dee costare di più, sì per il materiale che per la mano d'opera.

60. Dicesi che un vascello è di 300 a 400 botti o tonnellate quando ci porta 300 a 400 volte il peso di due mila libbre, ovvero quando essendo immerso nell'acqua occupa lo spazio di tre o quattro cento botti, ch'è eguale al peso del bastimento e di tutto il carico che può portare. Se ne fa la stima del carico collo scandagliarne e misurarne il fondo, che è il luogo proprio del carico.

61. Si dice che un vascello *tira* dieci o quindici piedi d'acqua, quando il carico lo tiene tanto profondo nell'acqua che vi s'immerga fino alla detta quantità di piedi.

62. *Rimurchiare* o rimburchiare un vascello si è il tirarlo da un luogo all'altro quando manca il vento, col mezzo d'una corda di una gomena e di un'ancora ad esso attaccata. Si può anchè *rimburchiare* o andare a *rimurchio* tirando o strascinando un vascello od una barca col mezzo di uomini, di bestie, o col mezzo d'un altro vascello o battello legato al primo, affine di arrivare ad un luogo, entrare in un porto, montar contro la torrente d'un fiume o la direzione dell'aria e simili.

63. *Lavare* un vascello, in linguaggio marittimo si pratica allora che tutti i cannoni sono postati da una banda, e la gente sopra le antenne lava, spazza e raspa l'altra parte del vascello sino dove può giungersi.

64. *Asciugare* un vascello, esprime l'atto con cui si leva l'acqua che nel viaggio può esservi penetrata a grave danno delle merci ivi contenute. La macchina idraulica per tirar prontamente l'acqua dei vascelli fu inventata dal signor Donglas Bruden, deputato maresciallo dell'ammiraglialità d'Inghilterra. Se ne riconobbe il vantaggio di tale nuova macchina nel vascello di guerra la *Sorpresa*, dal quale si sono estratte quasi due tonnellate d'acqua in un minuto e mezzo.

65. Sebbene molte parti servano alla formazione d'un vascello, pure bisogna ben dire che, eccettuato il guscio che forma il di lui corpo, le vele siano le parti sue principali alle quali egli deve il suo moto, il suo corso ed i lunghi suoi viaggi.

66. I Greci, adoratori al pari degli altri popoli delle patrie produzioni, non veggono che in Dedalo l'invenzione delle vele, ma abbiamo già veduto che quanto allegano per sostegno della loro credulità, non

merita gran fatto la fede dei posteri. Può essere che l'ingegnoso Dedalo abbia avuto la gloria di tale invenzione, ma ciò sarà indipendentemente dalle ragioni allegate per provare un tale avvenimento. Altri popoli l'attribuiscono ad Eolo e Plinio ad Icaro. Diodoro è dell'opinione di quelli, e ne scrive con aperta precisione. *Velis usus primus mortalium Eolus, et propterea Deus ventorum est habitus:* Diod. V. de re navali.

67. Per quanto scrive Cassiodoro, Iside avendo smarrito il suo figlio da lei amato perdutamente, si avvisò di fare ogni cosa per ricuperarlo, e dopo averlo cercato in terra andò a visitare i mari. S' imbarcò sulla prima nave che l'azzardo le venne a presentare, e l'amore le diè tanto di forza e di coraggio per maneggiare que' pesanti remi: ma in fine spossata da sì grave travaglio s' alzò ricolma di affanno e sdegno contro la debolezza del suo corpo, e per trovar sollievo si slacciò dal capo il suo velo, e nell' atto ch'essa lo spiegava s'avvide che l' impressione dei venti faceale urto, e conchiuse dell'uso che ne poteva fare.

68. Per tramandare ai posteri quest'azione maravigliosa, venne dai popoli dell' antichità fatta battere una medaglia che rappresentava una donna ritta in piedi sulla prora d'un naviglio, tenente nelle sue mani alzate e stese il *velo* della propria testa, il quale al par dei capelli sciolti e sparsi ondeggiava in preda ai venti. Un genio sembrava discendere dall'alto dell'albero collocato in mezzo alla nave, dopo avervi attaccata una *vela* ad una verga sormontata da due palme. Un altro genio stava in piedi dietro la poppa del naviglio, indicando con una mano la *vela* attaccata all'albero maestro. Sulla poppa vi era un terzo genio suonante una trombetta, ed al di fuori un quarto che teneva una specie di liuto o chitarra. Nel rovescio vi erano le cifre esprimenti siffatta invenzione, e nell' esergo il nome della Dea e del perduto figlio.

69. Anticamente le *vele* erano di differente figura rotonde, triangolari e quadrate, quali si veggono sulle medaglie e pietre antiche. Erano anche di differenti materie. Gli Egizj le facevano colle scorze d'albero detto *Papyro*: i Britanni al tempo di Cesare le avevano di pelle, come pur anco praticano gli abitanti di Borneo; altre le facevano di canape. Sul Po ed anche sul mare se ne videro fino di giunchi intrecciati. La pianta, che i Latini chiamano *Spartum* ossia *Ginestra di Spagna*, potè pur anco servire alla costruzione delle *vele*, ma il lino fu ordinaria-

mente il vegetabile di cui i Latini se ne servirono per le vele delle loro navi, ed è perciò che le chiamavano *Carbasa Lintea.*

70. Le vele così dette *Latine* si attaccavano in figura quadrata o triangolare sulle navi, ma ai tempi di Plinio si cominciò a collocare le vele le une sulle altre; ed in seguito se ne misero alla poppa ed alla prora, e si cominciò a dipingerle a varj colori. Quelle di Teseo, quando passò in Creta, erano bianche; le vele della flotta di Alessandro, che entrò nell' Oceano dalle bocche del fiume Indo, erano diversamente colorate; le vele dei pirati erano di color di mare; quelle della nave di Cleopatra alla battaglia d'Azio erano di porpora.

71. Tutte queste vele venivano nel vascello distinte con differenti nomi, e spesso il numero delle vele si prendeva per quello dei vascelli, appunto perchè da principio non eravi che una sol vela per nave, e tale modo di esprimere continua tuttodì, quantunque siasi cambiato l'uso di veleggiare. Tutti gli scrittori antichi e moderni sogliono prendere la vela per il vascello nel racconto degli umani eventi. Così si esprime fra gli altri il Tasso, parlando appunto della battaglia d'Azio nel canto XX della sua Gerusalemme.

« Tal Cleopatra al secolo vetusto
» Sola fuggia dalla tenzon crudele
» Lasciando incontro al fortunato Augusto
» Ne' marittimi rischj il suo fedele,
» Che per amor fatto a se stesso ingiusto
» Tosto seguì le solitarie VELE. »

72. Queste vele si vedevano attaccate con delle corde delle stesse materie, e vi s'impiegavano eziandio delle foglie di palma, e quella pelle sottile che si trova fra il legno e la scorza degli alberi. Alle volte le coregge tenevano luogo di corda, ed Omero ci descrive il nome dei differenti cordaggi di cui se ne servirono i Greci nei loro viaggi marittimi e nella loro spedizione in Troja.

73. Le vele che si usano nei vascelli di alto fondo sono *quadre*, ed ordinariamente traggono il loro nome dall'albero cui sono legate, e chia-

mansi perciò vela maestra, vela d'avanti, vela di mezzana o terzeruolo, vela di trinchetto e simili.

74. Le altre sono triangolari, dette vele *Latine*, perchè si usano per lo più in Italia ed in vascelli di fondo piatto; quantunque si adoprino anchè sugli alberi e staggi di mezzana di altri naviglj. Non abbisognano che di poche corde e di poco vento, ma sono pericolose, e non se ne dee far uso in cattivo tempo.

75. Vi sono d'ordinario dieci vele ne' gran vascelli; il quale numero è accresciuto in fondo coll'addizione delle vele dette *Bonnets*, ed alle bande con quelle dette *Casesails*.

76. Le vele *corte* o di *combattimento* in un vascello da guerra diconsi quelle che sono legate all'albero davanti la vela maestra ed al trinchetto dell'albero davanti, le quali appunto si adoperano in un combattimento per timore che le altre non vengano bruciate o guastate, oltre l'incomodo grande di maneggiarle tutte, quando un vascello dà la caccia all'altro. In questo frangente il vascello si stringe e serra nelle sue vele corte, inalberando le sue insegne da poppa, la sua bandiera sul trinchetto dell'albero maestro e i suoi pennoni alle braccia delle antenne, ammainando il suo trinchetto, cioè la vela dell'albero coricato a prora, e mettendo a *picca* la mezzana, cioè mettendo perpendicolare all'albero l'antenna di mezzana e su tirando la maestra antenna.

77. Per conoscere il porto e la capacità d'un vascello e regolarne la misura, il fondo che è il luogo del carico dev'essere misurato in ragione di 42 piedi cubi per ogni tonnellata di mare, vale a dire per ogni peso di lib. 2000 ossia di 20 quintali. Appena quindi una nave verrà proposta per essere messa in mare, un perito col mezzo di *staza* o *staggia* ne farà la misura ne' suddetti modi, e la di lui perizia verrà unita alla notificazione della nave.

78. Qualunque cittadino può far costruire dei vascelli e porli in mare ad uso mercantile per suo privato conto; purchè ne faccia la sua notificazione alla cancelleria della marina e ne riporti il decreto della registrazione.

79. Nei governi che ammettono distinzioni di classe nei cittadini tutti possono comperare o far fabbricare, equipaggiare, noleggiare e mettere alla vela vascelli e nave di qualunque sorta, e farne il commercio

marittimo personalmente o col mezzo altrui, senza che con tali atti deroghino alle prerogative della loro nobiltà politica; semprechè essi nol facciano in dettaglio.

80. I soli preti e chierici, cui è dal vangelo e dal buon ordine delle cose altamente vietato d'immischiarsi nelle cose secolaresche e commerciali, potrebbero essere meritevoli di biasimo ed anche di castigo dandosi a somigliante traffico. Brillon cita un decreto del 22 maggio 1724, con cui il gran consiglio di Francia vietò di far il commercio a certo prete Natale Tocuvin, che si era fatto lecito di fare l'armatore.

81. Tutti i buoni principi e tutti i popoli colti hanno fatto rispettare i sacerdoti che non s'ingerivano nelle cose secolari e politiche; ma videro sempre come turbatori dell'ordine sociale coloro che si staccarono dal sacerdotale loro ministero per correr dietro e sollecitare gli interessi del secolo.

82. Gli stessi nobili secolari perdono qualche distinzione della loro classe in que' paesi, in cui tuttora vige il mai abbastanza abbattuto feudalismo. Poichè, facendo il commercio direttamente, sono eglino esposti all'esecuzione personale in tutti i casi cui sono soggetti gli altri semplici mercanti. Sogliono perciò i nobili fare delle società o commandite in nome altrui, per evitare questo pericolo, dettato peraltro e voluto sempre dalla giustizia d'un governo liberale e grande d'una saggia nazione.

83. Guai però a que' nobili od altri privati cittadini che cadessero nell'errore di fare degli atti ed istromenti simulati per far comperare od equipaggiare sotto il loro nome delle navi in proprietà de' forastieri. Violerebbero costoro ad un tempo la pubblica fede e la prosperità del nazionale commercio, e tutto il rigor delle leggi armar si dovrebbe contro di loro. Nullo esser dee l'atto, perduto il prezzo a beneficio della nazione e delle parti ch'esser possono danneggiate, multato il contravventore a misura delle circostanze, ed anche condannato a pene afflittive ove fosse recidivo.

84. È bensì lecito al nazionale di comperare, o far costruire dei bastimenti in paese estero; ma dee farne la notificazione e prestare il giuramento all'ufficio di marina, che sotto il suo vero nome e per suo conto ne userà nel commercio e lo farà tosto condurre nei porti della

nazione. Se ne dovrà pure dar notizia al console sotto la cui giurisdizione avvenisse il contratto, copia del quale verrà da lui spedita all'ufficio dell'ammiragliato, con tutte le qui dettagliate circostanze della cosa caduta in contratto e delle persone contraenti.

85. Se una nazione estera fabbricasse migliori navi, l'incoraggimento delle arti e la floridenza del commercio esigerebbero che lo Stato non si opponesse nè alla compera, nè all'introduzione e fabbricazione di migliori legni di mare, purchè fossero osservate le discipline marittime.

86. E siccome la forma e la qualità delle navi, non meno del loro numero e del loro uso, interessa direttamente la prosperità del commercio e la felicità dello stato; così gli ufficiali dell'ammiragliato, sotto pena di essere interdetti, debbono alla fine d'ogni anno fare un elenco di tutti i vascelli appartenenti ai particolari della loro giurisdizione, rilevandone la portata, il nome proprio e quello del proprietario, l'età, la fabbrica e la qualità. Tale rapporto verrà spedito al capo del dipartimento della marina insieme di quello dei vascelli tanto nazionali, quanto esteri, che entrano o sortono dai porti del proprio dipartimento o distretto; salvochè rispetto a questo dovrà essere fatto e spedito di mese in mese.

87. Dee pure essere cura dei diligenti ufficiali di marina di fare le loro visite alle navi che s'appressano ai porti od alle rade per fare scarico, o soltanto anche per accidente bisogno. La precauzione della visita dei bastimenti di rilascio è d'una assai buona polizia per la navigazione, e sommamente protegge la sicurezza del commercio e la pubblica salvezza; mentre senza questa misura la gente sospetta e malvagia troverebbe un facile mezzo ad introdursi nello Stato e ad evadere. Questa precauzione si adempie allora che detti ufficiali personalmente e sotto la loro risponsabilità, al più tardi dopo 12 ore del seguito rapporto, fanno la visita di tutti i bastimenti di guerra o di merce, che arrivano o sortono dai porti per ancorarsi o per seguire il loro viaggio in estere regioni, o che soltanto si appressino per fare il loro rilascio, ossia per ancorarsi e ricoverarsi durante il viaggio, tanto ch' essi sieno vuoti, quanto carichi, all'atto dell'arrivo o della partenza. Di tal visita se ne farà un processo verbale da darsi anche ai capitani e padroni, sul quale si farà menzione delle mercanzie che compongono il carico, della gente

di equipaggio, dei passaggeri, del giorno dell'arrivo, della partenza e dei tributi che si fossero pagati per causa di entrata, uscita o rilascio de' bastimenti. Ed affinchè vi sia sempre qualcheduno che adempia queste misure di polizia, debbonsi trovare in luogo tre ufficiali almeno a ciò destinati, acciocchè l'uno se fosse occupato, od impedito, od assente con giusta causa, sia dall'altro immediatamente supplito. Appena finito tale atto dev'essere sul campo sottoscritto dalle persone che v'intervennero.

88. Se dopo la visita i mercanti vogliono caricare sulla nave ancor nuove merci, non possono essere dagli ufficiali obbligati ad una seconda visita: a meno che vi fosse sospetto di frode, od altro motivo di necessità, nel qual caso la debbono far sul momento senza frapporre il menomo indugio. Ma i mercanti per tale nuovo carico dovranno essere abilitati con un permesso dell'ufficiale a ciò destinato, sotto giuramento che non si permetteranno con ciò la menoma frode od irregolarità, e renderanno conto delle merci indi caricate.

89. Se il bastimento si trovasse in semplice *posa* presso dei porti o delle rade, e non già *in rilascio*, siccome non soggetto a rapporto, così non lo sarebbe alla visita. Quindi è che bisogna bene distinguere due posizioni di mare, qualunque sia il vascello, o bastimento, o la nave, la quale non può esser ritenuta trovarsi in semplice *posa*, ossia in momentaneo interinale trattenimento, se non è all'acqua sull'ancore, o fuori dei porti, o delle *scogliere o gettate*, le quali sono ammassi di pietre, ghiaje e macigni per far fronte all'impeto dei flotti, e senza alcuna gomena o canape che l'attacchi ad alcun luogo assicurativo. Si reputa poi la nave essere *in rilascio* ogni qualvolta essa trovasi nel recinto, o contorno dei porti legata ai canapi, o cordaggi, od anelli, che sogliono trovarsi nelle gettate, o scogliere per assicurare la nave, od il vascello, ossia collocata e stazionata al lungo dei moli, o delle dighe, od altro edificio atto a tener ferma la nave ed a metterla in comunicazione colla terra.

90. Quindi è, che se la nave trovasi soltanto in posa, non può andar soggetta ad alcun atto od aggravio di qualunque sorta, ed è come se avesse lungo il mare continuato il suo viaggio.

91. Se la nave sia da considerarsi un effetto mobile o stabile, è una questione che io mi serbo a trattare sotto il titolo *dei giudizj marittimi*,

ove occorrerà di far menzione di quegli effetti che ricevono ipoteca e la conservano a favore dei creditori.

92. Quando e come la nave resti soggetta al pegno ed all'ipoteca per i danari su di essi dati ad imprestito al capitano, o per le merci da questo vendute durante il viaggio e che trovavansi di quella a bordo, ne farò io discorso nel 2.° volume ai titoli *del cambio marittimo* e *dell' azione esercitoria.*

93. Della vendita della nave, del riparto del di lei prezzo, dell'abbandono di essa, non meno che della distribuzione del ricavo dei noli fatti sulla medesima ne sarà egualmente fatta singolare menzione nel 2.° volume ai titoli *del getto, dell' abbandono* e *delle avarie.*

94. Delle vicende poi cui va la nave soggetta quando è naufragata, o incendiata, o fatta preda de' nemici e de' corsari: o quando essa debba venire rispettata per la neutralità della bandiera ond'è distinta, e per la qualità del luogo ov'è presa od arrestata, cadrà in acconcio discorrerne nei successivi volumi ai titoli *del naufragio, del fuoco, delle prese* e negli altri relativi a siffatte ispezioni.

95. Finalmente quali sieno le pratiche che la nave abbia a fare nell' approdare, quali i luoghi in cui essa debba trattenersi, per quanto tempo essa non possa iscaricare nel porto le sue merci, e sotto quali diligenze, forme e riserve sieno tali cose a praticarsi, saranno tutti oggetti da definirsi nel 4.° volume, in cui della *Polizia* dei mari io mi propongo di trattare.

96. Chiuderò questo titolo col voto di un gran principe, quello di Alessandro, che una nave versante dal suo seno le dovizie del nuovo mondo fosse dipinta o scolpita sul palazzo del pubblico erario e nella piazza del commercio, affinchè il popolo vedesse sempre sotto gli occhi suoi l'immagine della ricchezza e della felicità nazionale. La Spagna, troppo felice e gloriosa un tempo per le marittime sue spedizioni, fece porre nelle armi dello stato un bastimento unito al globo terracqueo, per esprimere che il dominio del mondo non si ottiene che dominando i mari. Gli antichi, che tutto riferivano alla volontà, alla possanza dei loro Dei, serbavano i più grandi olocausti, le più magnifiche e più sontuose offerte per le Divinità che proteggevano i mari. Sesostri, successore di Osiride nell' Egitto, per attestare la sua riconoscenza ai Dei marini, da

cui egli vedeasi ispirato ed ajutato nelle sue nautiche imprese, fece costruire col legno di cedro uno stupendo vascello, alla foggia di que' tempi, lungo 70 tese, dorato al di fuori ed argentato al di dentro, e consacrollo principalmente al Nume che si adorava in Tebe. *Hist. de la Marine, l. 1, pag.* 13.

TITOLO VIII.

Della Giurisdizione Politico-Giudiziaria Marittima.

1. La giurisdizione è una legittima facoltà di giudicare e far eseguire i giudicati nelle cause competenti alle podestà che di quella ne hanno l'esercizio.

2. E siccome il poter giudiziario non è che un'emanazione del potere esecutivo, sempre suddito alla legge; così la supremazia di tale facoltà risiede sempre nella sovranità della nazione, sia questa rappresentata moralmente come nelle repubbliche, o lo sia essa fisicamente da un solo come nelle monarchie, cui spesso è attribuito il poter legislativo od almeno la di lui iniziativa.

3. Sebbene però al dir di Tacito e di Svetonio siensi veduti alcuni principi romani ad immischiarsi nel poter giudiziario; pure questi esempj non si sogliono imitare dai bravi principi e capi delle nazioni, a motivo che ad essi soltanto tocca di affidare l'amministrazione della giustizia a maestrati probi ed illuminati.

4. Dovendo adunque questi amministrarla in nome della loro nazione o del loro principe, entro i confini dei loro attributi, hanno la pubblica rappresentanza del loro Stato ed una giurisdizione, che appunto altro non è che una legittima facoltà di conoscere e definire certe cause loro competenti, e di farne eseguire le sentenze nei luoghi a loro soggetti.

5. La giurisdizione che il principe ha sulle terre, l'ha eziandio sul mare adjacente; ed ove i confini marittimi non sieno stabiliti col vicino principe, o da altra potenza legittimamente interrotti, quella giunge fino al punto cui estende l'artiglieria dalle sue mura: *Vicat. L.* 3, §. 67, non già fino alle 100 miglia sul mare limitrofo. *Casar. disc.* 136, §. 1. Fra Paolo Sarpi nella erudita sua dissertazione *sul dominio*

dell' Adriatico scrive, che la giurisdizione delle città sui mari è propriamente sì grande ed estesa, quanto se ne può adoperare a suo uso senza ingiuria o lesione de' suoi vicini. Questa sorta di dominio, che le città hanno nelle parti di mare loro vicine, non ripugna a quelle che ha sopra le stesse un principe padrone di tutto il mare: come si direbbe del re d' Inghilterra sul mar che circonda e bagna le città di quelle grand' isole che la compongono. Il dominio allora del mare essendo generale trae seco quello dei porti, ridotti e seni; ed allora lo stesso principe è padrone del mare e della terra, come in Istria e Dalmazia. Vi è poi il caso in cui il mare è sotto la giurisdiziane di uno, e la terra di un altro, come in Puglia, Romagna ed in altre parti dell'Adriatico. Questa diversità di dominj può far nascere disputa, se le acque vicine alla terra debbano seguire la condizione dell' alto mare, ed esse restino sotto la giurisdizione di chi è di lui signore; ovvero del continente, stando soggette al padrone della terra: e sembra che non si debba aver riguardo al mare; poichè le acque della terra ossia dei lidi sono ivi così poco profonde, che piuttosto si possono addomandare terra. Questa massima si conforma a quella già ricordata che ogni città è padrona del mare a lei vicino, e vieppiù delle acque dei porti che alcune città hanno quasi segregati dal mare, serrandoli con moli, dighe od altri edifizj, che sarebbe grande inconveniente volerli sottoporre ad estranea giurisdizione. A ciò si aggiunga che l'ordine sociale sarebbe turbato; mentre ogni dominator del mare potrebbe impunemente minacciare ed infestare le coste, le rade, i porti, le mura d'una città che tranquilla stesse adetta al patrio suo commercio; e ciò sarebbe in urto col diritto delle genti.

6. Nè mi pare che la contraria opinione del citato autore sia da lui detta universale dei giureconsulti, per altra ragione fuor di quella di far corte ed omaggio alla repubblica di Venezia, cui egli si era interamente dedicato. Il pubblicista scrivendo per tutti i popoli, i diritti di tutti dee sostenere.

7. Distinguendo i porti aperti dai serrati, il Sarpi dice, che di quegli aperti, così come dei seni, delle terre e rade ne ha il dominio lo stesso padrone del mare; poichè le acque che ondeggiano nelle stazioni dei seni, ridotti e porti non sono che continuate per emanazione

di quelle del mare, fra le quali non potendosi metter termine per non potersi marcare il punto in cui l'una fornisca e l'altra principii, esser non potrebbero sotto il governo di due senza un grande assurdo; ad evitare il quale se ne attribuisce il dominio di tali acque al signor del mare, senza aver alcun riguardo fra l'acqua profonda e non profonda, poichè può anco essere, in qualche luogo vicino a terra, maggiore profondità che in altro molto lontano.

8. Questo dominio sul mare vicino alle proprie terre deesi intendere in ordine alle pesche, gabelle e simili, non già per impedire alle altre nazioni di venirvi a praticare la loro navigazione ed il loro commercio; mentre l'una e l'altro sono, per diritto delle genti, libere ed imprescrittibili facoltà di ogni abitatore del mondo.

9. Non meno filosofica che poetica è l'espressione del cantore di Corinna in questo proposito dell'uso comune dei mari e del commercio. Il diritto delle genti, uscito dalle mani della natura, nacque con tutti i popoli: l'aria, il mare sempre furono comuni; e folle è colui che se ne arroga un privato impero.

« Quid prohibeis aquis? usus communis aquarum est,
» Nec solem proprium natura, nec aera fecit,
» Nec tenues undas. »

Ovid. Met. lib. 6, §. *VIII.*

10. Grandi ed eruditi autori andarono discordi nell'ammettere il dominio o la libertà dei mari e del commercio. Grozio opinò per la libertà degli uni e dell'altro, e sostenne il suo assunto con invincibili dimostrazioni. All'opposto il Seldeno sostenne con vigoroso impegno il dominio del mare e l'usocapione d'un tal dominio. Il primo sebbene da bravo cittadino fosse dedicato tutto a difendere l'Olanda sua patria dalle pretese dei Portughesi, che si arrogavano il dominio del mare Indico e dell'Oceano, per titolo di occupazione e donazione da canto del Papa Alessandro VI; pure non si può negare che il suo *mare liberum*, edito in Olanda nel 1610, sia un capo d'opera in fatto di prove a favore della libertà dei mari. Il Seldeno poi nel suo *mare clausum*, pubblicato nel 1635 in Leiden, non lascia di fare delle giudiziose osservazioni, che se non sentissero di soverchia propensione per la dominazione inglese

sul mare, ed ove fossero ritenute con distinzione, ottener potrebbero molta acclamazione dal marittimo giureconsulto.

11. Dalla scuola di Seldeno uscì J. Bourough, il quale pochi anni dopo, verso la metà del secolo decimosettimo, facendo gli elogi alla propria patria, pubblicò il suo trattato *Della sovranità del mare Britannico.*

12. Fa sommamente meraviglia il vedere come in tal secolo varj distinti scrittori sieno venuti alle prese sulla disputa di questo punto veramente grande del dominio e della libertà dei mari. L'animoso *Stefano de Freitas* col suo libro *De jure Lusitanorum* diede il segnale della battaglia, e si vide a lui unito il suo compatriota *Roderico Zuario*, che tutto dedito alla difesa delle pretese del Portogallo sulle acque dell'Oceano diede fuori il suo libro *De usu maris.* Gli Spagnuoli furono più moderati: non seppero dipartirsi dalle opinioni di *Vasquio*, chiamato il luminare della loro giurisprudenza, il quale fino da' suoi tempi tenne fermo per la libertà dei mari e delle altre cose comuni. *Loca publica, et jure gentium communia, præscribi non posse, controv. ill. C.* 82, *n.°* 12 *et seq.*

13. A somiglianza dei Portughesi ebbero gli Inglesi col citato *Bourough*, *Richarde*, *Bouch. Jurisd. de l'amir. de l'angl.*, *J. Godolphin. Vu, et exam. de la jurisdiction de l'amir. angl.*, che gli oratori divennero di un tale marittimo dominio e dei diritti annessi all'anglico ammiragliato.

14. Gli Olandesi si sono divisi sotto diverse bandiere, poichè *Ugone Grozio* e dopo lui *Graswinckel* nel suo libro *De la liberté de la mer* sebbene non ammettessero alcun impero sul mare: pure comparvero nello stesso paese due rinomati autori, che un tal impero ammisero e sostennero: *Binkensloek*, *de dominio maris* e *Schockio*, *de imp. marit.*: ma nessuno di questi spinse il dominio sui flotti tant' oltre, quanto Gio. Seldeno nel menzionato suo *mare clausum.*

15. In mezzo a tante opinioni io debbo confessare che amai meglio unirmi alla schiera dei Groziani, che lasciarmi condurre dalle puramente ingegnose e spesso fallaci dimostrazioni degli altri contraddicenti. Opino quindi costantemente che i mari ed il commercio sono cose comuni e non cadenti privativamente sotto il dominio o l'impero di alcuno.

16. Le cose che col fatto non si possono occupare sono *comuni* a tutti gli abitanti del mondo: nè si possono dir *pubbliche*, giacchè nel vero e stretto senso pubblico è quello che ad un tal popolo appartiene ed a ciascun individuo che lo compone. Ora non può essere d'un popolo ciò che appartiene a tutti i popoli: a meno che tutte le nazioni del mondo su questo rapporto si ritengano formare un sol *popolo*, una sola popolazione, nel qual caso come membri d'una sola famiglia tutti gli uomini hanno diritto a prevalersene; ed in questo largo senso può aver luogo l'espressione di *pubblico* nel diritto comune a tutti gli uomini di praticare i mari ed il commercio marittimo.

17. Si è quindi giustamente lagnato Enea contro la barbarie dei Siciliani, che negato aveano alle sue flotte di ricoverarsi sui lidi, fino che era passata la tempesta da cui erano bersagliate.

« Quod genus hoc hominum, quaeve hunc tam barbara morem
» Permittit patria? hospitio prohibemur arenae. »

Virg. Æneid. l. I.

18. Nè con minor precisione Ilioneo, altro degli oratori di Enea, rispose al re latino ch'eglino non si erano colà recati da Troja per conquistare regni od imperi; ma per trovare un cielo libero ed un'acqua pura, approfittando di questi due elementi, che sono ad ogni uomo comuni.

« Litusque rogamus
» Innocuum et cunctis undam auramque patentem. »

Æneid. l. VII.

19. Il mare non è occupabile per dominarlo con un titolo d'impero, mentre non vi è occupazione ove non vi può essere l'apprensione; e questa certamente non può cadere nè sui mari, nè sul commercio. L'interesse di tutto il mondo è che ad ogni uomo sia libero di uscire dalla miseria e procacciarsi col commercio del mare una migliore esistenza.

« Impiger extremos curris mercator ad Indos
» Per mare pauperiem fugens. »

Hor. l. I, Ep. I

20. Nè sotto pretesto di scoperta si può pretendere di avere il dominio del mare; giacchè la scoperta non trae seco l'occupazione, senza la quale non vi può esser dominio, quando questo non è acquistato in forza di stipulazione, la quale non potrebbe qui aver luogo senza il consenso del mondo intero.

21. Ancor meno il pontefice od il conquistatore possono dichiarare sotto il dominio altrui il mare od una di lui parte, per il titolo ch'esso giaccia in seno alle terre degli infedeli o delle barbare nazioni. Imperocchè, rispetto al primo, non gli è permesso di violare il diritto di natura e delle genti; mentre la fede, come scrive *S. Tomaso*, *lib.* 2, *quæst.* 10, *art.* 12, non toglie il diritto naturale ed umano, ed è anzi eretico il credere che senza farsi colpevole di furto e di rapina si possano spogliare gli infedeli delle cose da loro possedute: e rispetto al secondo, la semplicità, rozzezza ed anche la politica barbarie delle estere nazioni non sono mai un giusto titolo per ispogliarle delle loro cose e proprietà. È cotale principio assurdo in fatto ed in ragione; e fu esso causa di macchia a tanti conquistatori della Grecia, della Macedonia e di altre parti dell'universo. Siccome poi nè gli infedeli, nè i barbari possono eglino medesimi aver dominio del mare per le indicate cause; così è anche assurdo in fatto il fare l'illegittimo supposto, che il papa od il conquistatore possa spiegare un impero sul mare a quelli confinante.

22. Un miglior titolo di dominio sul mare non può nascere dalla guerra; poichè se la preda e l'occupazione è il marchio dell'acquisto delle cose altrui, qualunque ne sia il titolo, quelle certamente non possono aver luogo sull'instabile elemento dei flotti, e manca perciò la base del supposto titolo di dominio.

23. L'occupazione nelle cose mobili consiste nella loro apprensione e negli stabili si riduce alla loro conterminazione, coltura e fabbrica, cose tutte che sul mare non si possono per nessun verso praticare. Le cose pertanto che non si possono occupare, non possono mai cadere in proprietà di alcuno. Tali cose sono così dalla natura disposte, che usando di esse, altri promiscuamente se ne può prevalere in perpetuo, senza nuocere l'uso altrui o diminuire la cosa usata; sicchè per natura non possono essere proprie di veruna persona o nazione, per essere, come

scrive *Cicerone ne' suoi ufficj*, dalla natura prodotte ad uso comune: *Quid tam commune quam mare fluctuantibus, litus ejectis? L. 1 de off.*, §. 1 *et* §. *inst. de rer. div.*; *L.* 1, 2 *et* 20, *ff. eod. tit.*; *L.* 14, 50, *ff. de acq. rer. dom.*

24. Da questo principio nasce che i pesci possono essere in dominio di chi li prende, e che il gettar le reti in un certo luogo può essere sottoposto al dominio di alcuno; mentre col fatto si viene ad occupare l'oggetto dominato.

25. Il lido può anche essere occupato colla edificazione; ma disfatto l'edificio per diritto di postiliminio, la parte di lido occupata colla fabbrica ritorna alla natìa libertà, al par delle fiere che se fuggono dalla custodia cessano di appartenere all'occupante.

26. Se infatti bastassero per ritenere l'occupazione le immaginarie linee di demarcazione, colle quali alcuni conquistatori spiegano e determinano sui mari la loro giurisdizione, i geometri occupar potrebbero la terra ed il cielo gli astronomi. L'occupazione è un risultato materiale dell'unione ed approssimazione d'un corpo all'altro. *Ubi hic igitur est ista, sine qua nulla dominia cœperunt, corporis ad corpus adjunctio? Grot. mare liber. C. V. Mare cum sit incomprehensibile, non minus quam aer, nullius populi bonis potuisse applicari*; ivi lo stesso Grozio.

27. Le conquiste, le navigazioni, le scoperte non possono dunque presentare un titolo legittimo di occupazione sui mari attraversati dai grandi navigatori. Nè a Colombo, nè ad Americo poteva mai cadere in pensiero di aver occupato i mari del nuovo mondo per averlo scoperto. Non v'è parte del mare che da qualche antico non sia stato navigato; eppure nessuno si è mai arrogato di aver dominio su d'una di lui parte. Un vascello che solchi le onde marittime non vi lascia un impronto di diritto maggior di quello delle sue vestigia.

28. Tutti i grandi scrittori sentirono la persuasione di questo raziocinio, e volendo pur anco sostenere che acquistar si potesse il dominio del mare, si ridussero ad attribuirlo a que' popoli che guardano quel vasto elemento coi loro porti e coi lidi de' loro territorj. *Omnes enim, qui mare volunt imperio alicujus subjici posse, id ei attribuunt, qui proximos portus et circumjacentia litora in ditione habet..... Deinde vero etiam qui mare imperaret, nihil tamen posset ex usu communi*

diminuere, sicut populus Rom. arcere neminem potuit, quominus in litore imp. Rom. cuncta faceret, que jure gentium permittebantur. L. 4, *ff.* DE RER. DIV. *Et si quicquam eorum prohibere posset, puta piscaturam, qua dici quodammodo potest pisces exhauriri, at navigationem non posset perquam mari nihil perit.* GROT. ivi. = Ma supposto eziandio un dominio sul mare ai porti vicino, nessuno ne deriva poi sul mare stesso all'uso della navigazione e del commercio marittimo. Sarebbe lo stesso che impedire agli uomini di viaggiare sulle pubbliche strade: giacchè, per dir così, tanto è un cittadino rispetto al diritto di viaggiare sulle pubbliche strade, quanto un popolo, una flotta, un vascello al diritto di navigare i mari dell'universo. Pretendere che si possano per titolo di dominio da un mare escludere i navigatori nelle marittime loro spedizioni, sarebbe lo stesso assurdo che vietare ad un passaggero che sazii la propria sete in un lago o fiume presso cui venga a passare. Che se apparvero degli accreditati scrittori, che, dal principio contrario indotti, opinarono che i Veneti ed i Genovesi abbiano rispettivamente coll'andar dei tempi acquistati dei diritti sui golfi d'Adria e del Tireno, a motivo che il seno di questi mari è aggiacente ai loro lidi, o ingannarono se stessi od ingannar vollero gli altri; difetto pur troppo frequente ai giureconsulti quando piegano l'autorità della santa loro professione alla grazia dei potenti, piuttosto che alla ragione ed alla legge. Questa presume il tacito assenso del padrone o del sovrano all'uso placido, che un terzo od un popolo straniero fa per tanti anni d'una cosa occupata; ma l'uso del mare spetta all'intero genere umano: e chi di lui si dirà padrone per autorizzare col silenzio o tacito permesso siffatta invasione d'un diritto naturale? Dio è solo padrone dell'universo, e le sue leggi, quelle della natura, si oppongono al marittimo dominio che un principe od un popolo si possa arrogare per escluderne gli altri.

29. È il mare un vasto campo libero a tutto il mondo, e chi ha interesse e ragione d'impedirne agli altri l'accesso ed il passaggio, dee ottenerlo colle convenzioni o contenderlo colla forza, s'egli è in istato e ragione di poterla con successo impiegare. Chi dunque non ha parte nella convenzione o nella guerra, non può essere contrariato nella libera navigazione di qualunque mare del mondo; ed ove il fosse, un

attentato soffrirebbe al proprio diritto ed a quello della natura. Imperocchè non è permesso di proibire l'uso d'una cosa che non si può occupare, ed una violenta inibizione, sebbene per mille anni praticata, non inferirebbe mai alcun titolo di dominio a favor dell'oppressore.

30. Non può quindi servire a difendere siffatto inceppamento delle comuni facoltà il pretesto che un tale dominio sia confermato dalla consuetudine e dalla prescrizione; poichè entrambi queste cause non possono aver sul rapporto dei mari una legale consistenza. Non la prima, poichè non vi può essere dal tempo sanzionato un uso che in nessun momento potè cominciare ad essere legittimo e giusto: non cadendo sotto i sensi che occupar si possa un oggetto che non è sottoposto a materiale apprensione, nè sotto alla ragione che sia dominabile ciò che per natura non può essere che libero. Non la seconda, perchè non si possono prescrivere le cose che non sono occupabili od usocapibili, e che sono fuori dell'umano commercio. *Usucapi enim, aut præscriptione acquiri prohibentur, quæ in bonis esse non possunt, deinde quæ possideri, vel quasi possideri nequeunt, et quorum alienatio prohibita est. Hæc autem omnia de mari et usu maris vere dicuntur .... Est autem lex illa perpetua, ut mare omnibus usu commune sit* .... Grozio ivi = Cap. VII.

31. Se infatti, al dire di Pipiniano, *L.* 45, *ff. de usucapi*, qualunque possesso ove fosse praticabile col fatto non sarebbe mai bastante a stabilire una prescrizione cadente in cose pubbliche, in cui è vietata dal diritto delle genti, come mai essa potrà prender piede sopra oggetti non possedibili, e che al comune uso del genere umano, non già d'un solo popolo, sono dalla natura destinati?

32. Chi usa delle cose comuni, come il cielo, il mare e simili, non usa già d'un diritto proprio, ma di un diritto comune ad ogni altro vivente: dunque mancando nell'uso il titolo proprio e privato, mai più vi può essere l'idea della prescrizione o del possesso.

33. D'altronde la prescrizione è di mero diritto civile, e l'uso dei mari è di primario diritto delle genti, il quale si è sempre conservato, e trovasi tuttora nello stato di libertà in cui era al principio del mondo. Allegare quindi la prescrizione per imporre limitazioni o privative all'uso dei mari, è lo stesso che invocare un diritto che non esiste.

34. La consuetudine non essendo che una tacita legge, non può dal suo canto esscre introdotta sull'uso dei mari, ove una legge espressa non si potrebbe fare, che il comune libero di loro uso limitasse od assoggettasse a servili prescrizioni.

35. Addiviene perciò inutile ed affatto fuor di tesi l'applicazione dei tre estremi, soliti ad indurre diritto in materia civile, per ragione di tempo, uso non interrotto, buona fede ossia titolo presunto dall'altrui acquiescenza. Imperocchè tutte queste cose di diritto civile non sono per verun conto applicabili al diritto naturale e primario delle genti.

36. Alfonso Castrense, gran giurista e teologo spagnuolo nella tanto decantata sua opera *De Pot. Legis., L. 2, cap. XIV*, conchiude in eguali sensi la di lui dissertazione. *Ergo et in æquoribus, et in aquis nullum jus est, aut esse potest humano generi, præter quam quod ad usum communem.*

37. Queste considerazioni che determinano fuor di ogni controversia la libertà dei mari, sono pur atte a determinare quella del commercio.

38. La grandezza d'un gran popolo o principe non consiste già nell'arrogarsi il diritto di opporsi al commercio delle altre nazioni, ma sibbene a promovere quello dei proprj Stati, e per tal modo vincere ed assorbire quello degll altri.

39. Cromwel, che, al dir degli scrittori a lui contemporanei, fu ad eguale grado sommo scellerato e gran politico, ben mostrò di essere veramente grande nell'arte di governare i popoli ed il loro commercio, quando invece di sbandire dai mari, ch'egli chiamava *suoi*, l'altrui commercio, quello dell'Inghilterra si accinse a sommamente ingagliardire, dilatare e proteggere. La sola libertà ch'egli frenò fu quella che aveano pria de' suoi tempi tutte le nazioni di portare sui proprj vascelli ogni sorta di merci nei porti inglesi. Avea per il primo sentito il pregiudizio che questa libertà cagionava al commercio della sua nazione, che quasi tutto facevasi dagli stranieri, e particolarmente dagli Olandesi, che dal *protettore* si volevano mortificare, e non erano certamente amati. Ma fosse prudenza o fosse mancanza di favorevole occasione, egli si accontentò di animare con varj editti e somme ricompense gli Inglesi a fare da loro medesimi il commercio che veniva loro tolto dai vicini popoli. L'unica limitazione fu di vietare agli Olandesi, sui quali avea pure spie-

gata una cert' aria di signoreggiamento, che portassero nell'Inghilterra altre merci fuor di quella che crescevano o si facevano nel loro suolo. Ma i mari britanni erano liberi, libero era il commercio, e lui non cadde mai in pensiero la stolta pretesa degli antichi Portughesi e Spagnuoli di veder sull'Oceano un privato dominio loro spettante. Carlo II, figlio di Carlo il *Martire*, essendo stato rimesso sul trono de' suoi padri, poco tempo dopo la morte dell'usurpatore, nel primo parlamento che questo principe riunì, distinguendo, a mio credere, in Cromwel il parricida dall'uomo di Stato, condannò la memoria dell'uno e seguì il piano politico dell'altro sulla libertà della navigazione e del commercio. D'indi venne il famoso Bil, di cui ne ho parlato nella dissertazione, che servì di prefazione all'opera.

40. Non potrei abbandonare le memorie delle cose fatte da Oliviero Cromwel, senza riferire le memorabili parole che sul di lui conto ebbe a pronunciare poco dopo la di lui morte il conte d'Anglesei, grand'ufficiale del regno, che lo avea conosciuto particolarmente, quand'egli non era che un privato, e poi quand'anche era al più alto grado della sua fortuna. Questo ministro che occupava la quarta carica del regno inglese e parlava italiano, così si espresse con Gregorio Leti allorchè gli accennò il pensiere di scrivere la vita di Olivicro. « Cromwel da sagro » divenne profano per capricci di religione, da ecclesiastico, soldato, ed » in pochi mesi gran guerriero, senz'avere mai visto eserciti che da vo- » lontario senza comando, e prima che soldato, capitano. La terra non » ebbe mai un governatore più prudente di lui, nè un conduttore più » destro della sua propria fortuna. Nell'arte di saper ingannare egli non » ebbe simile: nè mai più esperto nel maneggiar le frodi a luogo e » tempo per far prevalere i suoi disegni. Egli fu amico senza fede, ne- » mico senza rancore, giudice senza giustizia, gran politico tra i disor- » dini, un gran vescovo senza chiesa, un grand'uomo dabbene in fi- » gura, un gran furbo in sostanza; ed in somma un compendio del » maggior male ed un epilogo del più gran bene: poichè è certo che » mai uomo, mai principe, mai grande alcuno nel mondo seppe meglio » di questo far prevalere nella sua fortuna, nella sua condotta e nelle » sue azioni in tutte le occasioni il sagro sotto il velo del profano, e » questo sotto il colore della pietà, di modo che nell'esercizio delle

» cose più empie si faceva stimar santo, e nelle cose più sante e giuste » empio e perverso: che però ingannati quei che di lui hanno scritto, » si sono dati a qualificarlo scellerato e tiranno ne' maggiori esercizj della » sua giustizia, e grande ed eroe in alcune cose che appena meritava » d' essere compreso tra gli uomini. »

41. Questo gran politico e Luigi XIV vissero nell' eguale tempo d'accordo nella celebre massima di lasciar liberi i mari ed il commercio a tutte le nazioni del mondo. Il gran Luigi mostrò tutta la sua prudenza e saviezza quando accolse dall' esilio la madre e la famiglia di Carlo I, con cui era legato in parentela, senza immischiarsi in genere di partito contro i movimenti politici, chè un popolo è sempre padrone di fare ne' suoi Stati quando non minaccia del suo giogo le altre nazioni. Ma difficilmente si rintracciano le giuste cause che possano autorizzare siffatti straordinarj movimenti, pericolosi sempre e spesso fatali ai popoli medesimi che osano di farli.

42. Il bisogno naturale de' primi abitatori della terra dovette far nascere quello del commercio: fu perciò introdotto per diritto delle genti ad oggetto che fosse libera ad ogni uomo la facoltà d' intraprenderlo; e da nessuno può essere tolta e diminuita. La di lui necessità non fece che vieppiù sentirsi dopo la distinzione dei dominj, ma la di lui origine dee riconoscersi a questi assai anteriore. Disse quindi Aristotile, che colla negoziazione gli uomini supplirono a ciò che mancava loro nella natura, e di cui non potevano far senza ne' loro mutui sociali bisogni. *L.* 1, *de rep.*, *cap.* 9.

43. Quand' anche i popoli e gli uomini per tanti anni non facessero il loro commercio che su d' un dato mare od in un dato paese; pure questo non uso, potendo derivare da ciò che loro convenisse di farlo altrimenti, essendo per essi un atto facoltativo, possono sempre farvelo quando il loro vantaggio lo avesse dippoi consigliato. Imperocchè negli atti facoltativi non vi può mai aver luogo la prescrizione o la consuetudine, quand' anche materialmente questa seguisse per molti secoli. *In his quæ sunt arbitrii, seu meræ facultatis, ita ut per se auctum tantum facultatis ejus, non autem jus novum operentur, nec præscriptionis, nec consuetudinis titulo annos etiam mille valituros.* GLOSS. ET BART. IN *L.* 2, *ff.* DE VIA PUB.

44. Non havvi quindi alcun titolo di giustizia che impedir possa la comune libertà dei mari e del commercio, ed ove alcuni popoli o principi concepissero il reo disegno di negare agli uomini ed alle nazioni commercianti siffatta libertà, sarebbe al valor di queste lecito di loro intimare una giusta guerra per quel principio di natura che autorizza ogni uomo a difendere il libero uso delle cose all'uman genere comuni. La sagra storia di Mosè ci somministra somiglianti esempj nelle guerre intimate dagli Israeliti agli Ammorei, perchè loro negassero un innocuo passaggio sulle proprie terre: e nella profana leggiamo che i Greci sotto Agamennone mossero le armi al re dei Misi per l'istessa cagione, come i Romani le vollero mosse ai Germani, che loro quasi chiudevano l'uso dei primi elementi. *Tacit., L. IV.*

45. Vediamo cogli esempj andar d'accordo i più saggi legislatori ed i primi filosofi e teologi dell'universo: Alessandro e Teodorico, Ulpiano e Cicerone, Ambrogio ed Agostino; quest'ultimo nel commendare i citati esempj dell'antichità conchiude con decisiva espressione = *Iniquitas partis adversæ justa ingerit bella. De civit., L. IV.*

46. Quanto abbiamo finora detto non dev'essere confuso con quella giusta protezione che i grandi principi e popoli sogliono accordare ai mari loro vicini; mentre anzi questa consiste nel proteggere colle loro forze e colla loro autorità la libertà dei mari e del commercio che l'umano coraggio vi può praticare.

47. Nei grandi trattati delle potenze marittime si possono anche fare delle convenzioni importanti, delle speciali discipline sull'uso dei mari: ma que' popoli o principi che allo stipulato non sono intervenuti, non sono per verun conto tenuti di adempirlo, e rimangono per essi sempre liberi i diritti che a tutte le genti competono.

48. Sebbene poi, a strettamente parlare, una potenza confinante col mare non potrebbe spiegare titolo di dominio che sui suoi porti, lidi ed altri punti del suo territorio dalle acque bagnato; pure per evitare la facilità che si struiscano insidie con navi nemiche che si potessero avvicinare ai porti, sotto pretesto d'essere commercianti, io non sono lontano dal pensare che per uno spazio, cioè fino a vista dei porti e delle rade, od al tiro del cannone non potessero le navi attraversare i mari senza essere sottoposte ai diritti di giurisdizione delle fronteggianti potenze.

Digitized by Google

49. In forza di tale facoltà può dunque il principe sul suo mare e ne' suoi porti imporre tributi e farli esigere dalle navi che vi passano o che vi approdano: arrestarne le navi e confiscarne le merci per titolo legittimo, farne punire i delinquenti che si trovassero a bordo di navi anco straniere: permettere o vietare la navigazione, e far su di esse dei particolari regolamenti che al pubblico diritto non s' oppongano.

50. Nelle armate navali può il principe su le sue flotte, col mezzo del generale in capo, usare di tale facoltà eziandio fuori del suo territorio; poichè, rispetto a' suoi soldati, è come s' egli fosse sul suolo nazionale.

51. Una tale giurisdizione viene egualmente prorogata al capitano d' un vascello da guerra destinato alla preda sopra i nemici, ossia d' un *armatore, le di cui bandiere sieno di prima portata*, purchè a tale destino sia abilitato mediante speciali lettere patenti del principe committente o de' suoi ministri, nel qual caso l' armatore dicesi di *seconda portata.*

52. Non è così nei capitani di navi mercantili, i quali sebben sieno muniti di lettere patenti degli ufficiali di mare di qualche principe, e portino perciò le bandiere di *terza portata;* pure non hanno alcuna giurisdizione sul loro equipaggio, e sono tenuti d' invocare la facoltà dei giudici competenti: a meno che la licenza dei marinari esigesse una provvisoria economica correzione, la quale sarebbe al capitano permessa come da padre in figlio, massime ove fossero molto discosti dalla dimora dei giudici marittimi.

53. Egualmente senza autorità immediata del principe ai creditori non è lecito di far arrestare o sequestrare una nave d' un privato, s' essa è garantita da un privilegio espresso o tacito del governo cui è destinata. A questa limitazione appartengono quelle navi tutte che contengono derrate od effetti spettanti al principe od alla repubblica, o ad un ambasciatore; che destinate sono al trasporto di truppe e genti adette alle armate ed alle flotte o munizioni di guerra, o che recano soccorsi di vittovaglia ad un dato porto o popolo che ne abbisogni per la pubblica sussistenza.

54. In tutti questi casi però le colte nazioni sogliono accordare dei congedi, dei passaporti, delle commissioni e de' salvocondotti per assi-

curare da ogni molestia il trasporto delle occorrenti derrate e mercanzie, dei quali atti o carte di sicurezza occorrerà di parlare in appresso, siccome si è già avvertito sotto al *titolo dell'ammiragliato.*

55. Colla scorta di questi principj politico-giudiziarj ben si comprende che una potenza territoriale è anche marittima rispetto alla parte del mare che la circonda. Le navi straniere che indi passano sui di lei passaggi non sono già, come dice VICAT., *du droit des gens, L. 3, C. VI,* a casa loro: « *ne sont point chez eux*, mais chez cette puissance, tant » qu'ils sont à la portée du canon qui se tire dès les forts ou dès les » vaisseaux qui sont dans les ports ou à la rade. » Deggionsi allora le navi in tale situazione considerare sotto la giurisdizione della potenza dominante il vicino lido.

56. E siccome la proprietà, ossia il sommo impero o la giurisdizione sul vicino mare sarebbe nulla ed illusoria, se ciascuno avesse il diritto di passarvi senza da lei dipendere, trattenervisi e fare quanto gli piace senza rispettare le leggi di quella potenza; così questa può far dai passaggeri osservare i suoi regolamenti, punirne i trasgressori, escludere dalla navigazione sui suoi paraggi le navi estere, specialmente quelle che si presentassero con apparecchio di forza. A questa classe appartengono quelle navi che sono armate in guerra, od almeno armate a segno di non esser non solo a portata di difendersi dagli ordinarj pericoli di mare, ma ben anche di convogliare più vascelli mercantili e di attaccare quelli delle altre nazioni.

57. Laonde nessun vascello forastiero senza volontà del principe può entrare nella baja, nel golfo o nello stretto presso il di lui Stato, nè sul fiume che circonda o traversa il di lui territorio: ed ancor meno può venirvi a prendere terra o farvi commercio senza osservare quelle condizioni e leggi che il nostro principe crede di loro imporre. Le genti estere possono rifiutare di eseguirle; ma noi abbiamo allora il diritto di opporsi ai loro vascelli affinchè non approdino ai nostri lidi.

58. Da questo diritto di escludere, od ammettere un vascello straniero nei nostri porti, quello discende di attaccare alla loro ammissione la visita delle persone e delle merci che vi esistono a bordo, e di esigere un dazio, un tributo finanziere per la loro stazione. Di quest'ultimo diritto si potrebbe non usarne per il bene della nostra nazione e per l'ingran-

dimento delle nostre finanze, quando, per evitare tali tributi, i mercanti forastieri non volessero sbarcare nei nostri porti le loro mercatanzie, massime se ne avessimo di queste bisogno: l'accordo di un porto franco sarebbe allora di somma utilità allo Stato che venisse ad ammettere siffatta esenzione di dazj.

59. Questa giurisdizione sui vascelli esteri cessa tosto ch'essi più non esistono nei nostri porti e nei luoghi marittimi di nostra dipendenza; fuor dei quali siti ad ognuno è libero di navigare, pescare e praticare qualunque altro marittimo esercizio. Per esercitare siffatte cose nei luoghi dipendenti da un principe è d'uopo avere con lui una convenzione od una quasi servitù da lui tollerata e passata in prescrizione alla foggia delle altre servitù civili.

60. Prima che s'inventasse e costumasse la bussola, essendo i navigatori costretti di fare il piccolo cabottaggio ed andare di porto in porto radendo le coste, sembrava pur anco giusto di lasciare libero il mare fino sotto le mura delle proprie città; ma adesso che con tutta facilità si viaggia nel largo e nell'alto mare, non vi è ragione perchè un vascello estero possa di troppo avvicinarsi alle nostre spiaggie senz'assoggettarsi alle nostre leggi e podestà, al par di quel viandante che traversa le nostre terre.

61. Nel solo caso di una mischia con un corsaro od inimico si potrebbe incalzarlo fino nei paraggi o lidi di un'altra potenza, senza che alla giurisdizione di questa venisse ad assoggettarsi il vascello combattente. La facoltà naturale di difendersi da colui che ci attacca ci mette nel diritto di trovare un asilo almeno momentaneo in qualunque angolo della terra, e di poterlo per la difesa incalzare fino sulle terre e regioni altrui. Ma appena il nemico è vinto o fuori di stato di nuocerci, come dobbiamo far cessare ogni azione ostile, così siamo in obbligo di tosto recedere dall'altrui dominio, altrimenti alle sue leggi noi restiamo vincolati e sottoposti.

62. La stessa eccezione campeggia a favore di quc' vascelli che loro malgrado sono gettati dalle tempeste sui nostri lidi. Sotto al titolo *delle prese*, nel 3.° volume, parlerò di queste misere prese, che ogni sentimento d'umanità e giustizia abborre che si dichiarino valide e legali.

63. Il diritto di superiorità marittima, scrive il riferito Vicat, non ci dà sui nostri lidi quello di appropriarci i vascelli ch' ebbero la sventura di vedersi gettati sulle nostre coste: nè arrogar ci potremmo la presa di que' tristi avanzi di navi o mercanzie che un luttuoso naufragio ha portato e condotto nelle nostre rade e sulle rive dei mari a noi vicini o nei nostri porti.

64. Dell' uso di salutar col cannone e di rispondere, di bassar le bandiere in faccia ad un vascello superiore e delle altre navali discipline, esprimenti giurisdizione o dipendenza, ne ho già fatto cenno sotto al titolo dell'*ammiragliato.*

65. Nessuna potenza ha il diritto di venire con flotte armate in guerra o mercantili, senza il permesso del nostro principe, ad incrociare o far il commercio nella parte di mare soggetta al nostro Stato. Ancor meno armate navi di altre nazioni possono attraversare la nostra giurisdizione a bandiere spiegate, con apparecchio militare e potente, stazionare nei nostri porti o presso le nostre rade, ed ivi accampare, provvigionare o fare atti simili da guerra o da commercio, sotto pretesto che a nostro danno non sono esse dirette, ma che ne vogliono ad altre potenze. Salvo è il caso di necessità per la propria difesa, di cui al §. 61.

66. Per la stessa ragione ad ogni altra potestà è proibito nel nostro Stato di fare atti giudiziarj o militari esecutivi, venirvi a cercare i delinquenti e farli ivi arrestare; e peggio ancora farvi delle reclute od altre leve d' uomini o di merci, di qualunque sorta esse sieno.

67. Se però il delitto fosse tale che interessasse la sicurezza dello Stato in cui è commesso, ed il principe, nel di cui paese è ricoverato il colpevole, si rifiutasse consegnarlo, il diritto delle genti potrebbe autorizzare alla guerra la potenza che soffre il rifiuto del chiesto delinquente. Questo rifiuto alla potenza lesa sarebbe un' ingiuria al senso morale dell' umana società, un disprezzo del voto comune dei popoli e della sicurezza rispettiva degli Stati, i quali in ciò non possono avere che un solo interesse, una sola volontà.

68. Così non sarebbe nel caso dell' esilio, mentre quando un principe vieta ad un cittadino di rientrare sul suolo del natìo paese, a lui non impedisce di recarsi altrove, ed ivi trovare asilo e spesso fortuna. Perchè un altro principe rispingesse dai suoi Stati questo misero esiliato,

sarebbe di mestieri che speciali e giuste circostanze autorizzassero questa inumana misura.

69. Se un sovrano passa sul nostro territorio, noi non acquistiamo su di lui la menoma giurisdizione: ma s' egli viola le nostre leggi, non come principe, ma come suo eguale, il capo della nostra nazione potrà far mantenere la difesa dei nostri diritti in faccia di questo estero principe che viene ad abusare della tolleranza ed ospitalità nostra.

70. Sebbene ogni privato cittadino, che ci va o passi nello Stato altrui sia del tutto soggetto alle leggi di quel paese; pure se nelle di lui cause emana una sentenza, od altrimenti riportisi un giudicato d' esteri tribunali, questo non può essere riconosciuto ed eseguito come cosa giudicata da un altro principe, s' egli col mezzo del supremo suo tribunale di giustizia non l' abbia riconosciuto ed approvato.

71. Non è lecito di citare un forastiero in estero paese senza il permesso del governo sotto cui egli vive: ma se si tratta la causa fra due della stessa nazione e che si trovano entrambi in estera regione, ivi non è loro vietato di convenirsi vicendevolmente in giudizio: giacchè estranei ritrovandosi sotto l' eguale giurisdizione e provenienti dal medesimo Stato, cosa non può succedere che faccia sfregio o torto ai due governi, massime trattandosi di fuggitivi, i quali goder non possono della protezione del governo cui si confuggono, se ivi non sottostanno all' obbligo di essere anco convenuti in giudizio dinanzi ai di lui tribunali. In caso di reciprocanza fra i due governi, la cosa dee venir trattata in uno in quel modo che si costuma trattarsi dall' altro.

72. Questa teoria sarebbe anco più manifesta se si trattasse d' un delitto commesso sotto la giurisdizione del nostro principe, o se i due litiganti forastieri movessero le loro azioni da contratti seguiti sul nostro Stato; giacchè allora il giudice è obbligato dar corso alla petizione senza dubbio alcuno. Il solo caso di darne parte alla suprema corte di giustizia sarebbe quello di una lite fra due esteri, nata per convenzioni e cose avvenute in estero paese. Ma intanto che si desse parte al governo, non sarebbe vietato di usare delle cautele provvisionali di sequestro contro la persona e beni del reo convenuto. Nè il governo potrebbe impedir il libero corso degli atti civili a questi due litiganti senza un fondato ragionevole motivo. Allora il postulante non può lagnarsi, se vedesi fug-

gita l'occasione di costringere il suo debitore ad adempire le obbligazioni, cui si era tentato di sottrarre colla fuga o lontananza del natio paese.

73. Ad evitare ogni quistione giurisdizionale io penso che i principi dovrebbero nelle rispettive piazze marittime, in cui debbansi giudicare liti di persone estere, far intervenire ai tribunali del loro Stato quei consoli, alla di cui nazione appartiene il litigante forastiero. Le istruzioni che ogni principe darebbe a questo console, la di lui persona, od almeno la piena conoscenza, ch' egli avrebbe dei motivi del giudicato, accerterebbero le vie di una pronta esecuzione di esso; e l'estero cittadino non avrebbe alcun titolo di doglianza lorchè si vedesse condannato da tribunali a lui stranieri. Il console non farebbe già qui le funzioni di giudice, ma veglierebbe entro i confini de' suoi attributi, perchè al suo concittadino fosse con pari bilancia amministrata giustizia, senza che alcun disavvantaggio a lui ne ridondasse dal non essere ivi nazionale, al par del di lui competitore.

TITOLO IX.

Dei Tribunali e Giudizj Marittimi.

1. Tutte le persone e le cose, che alla navigazione ed alla marina si riferiscono, spettano alla giusdicenza dei tribunali marittimi, e formano un soggetto di causa, disputabile in marittimo giudizio.

2. Siccome poi siffatte cause sono quasi sempre accompagnate dall' urgenza d'una spedita decisione, onde la legge e la ragione prescrivon che debbano decidersi con sollecitudine e senza le formalità rigorosamente volute negli altri giudizj ordinarj; così all' amministrazione della giustizia basta che i giudici pronuncino le loro sentenze di conformità alle consuetudini marittime e secondo gli usi e statuti del mare, formati ed approvati dal consenso universale dei popoli.

3. Che se la controversia esigesse prove che non fossero pronte, od incumbenti, non praticabili senza aspettazione, dovrà ciò non ostante essere definita sollecitamente, e sempre senza aspetto e trafila giudiziaria, ma secondo i principj dell' equità, avuto riguardo alla sola verità del fatto ed alla foggia dei giudizj di naufragio, che come dicono gl' imperatori Onorio e Teodosio alla *l.* 5, *c. de naufr.* debbono essere spediti *levato velo*, cioè giudicati sommariamente al cospetto di tutti senza forma e figura di processo. Trattandosi infatti di navigatori, pericolosa sempre e rovinosa loro riesce ogni perdita di tempo, che nelle marittime combinazioni la vincita o la perdita della causa di gran lunga può superare od eccedere. Ora in cause di questa natura avevano saviamente ordinato i consoli e gli imperatori romani, che si levasse il velo che stava alle porte del tribunale, e ne escludeva il popolo quando i giudici sedevano esaminando le cause, e si levassero gli uscieri che soli potevano introdurre i postulanti alla segretaria della curia; e ciò all'effetto che i litiganti senza bisogno d' avvocato e coi loro testimonj entrassero

liberamente a trattare e far decidere la loro lite. *Comm. ad l.* 5, *n.* 16. *Gott. ad C. Just. de naufr. et l.* 6, *Cod. Theod.*

4. Debbono quindi i giudici valutare, per quanto è possibile, le circostanze ed i mezzi di prova esistenti all'atto del giudizio, senza farsi carico, come di un evento fortuito, dei ricapiti che si accennassero essere esistenti altrove, a meno che altrimenti non ne costasse della loro esistenza e del loro tenore.

5. Egli è perciò che l'avvocato Azuni va tant'oltre nel riguardo dovuto alle cause di simil' indole, che quantunque il rigore del diritto comune richieda, sotto pena di nullità, che la sentenza sia sempre conforme alla domanda, cosicchè chiunque agisca per una data determinata causa non possa ottenerne una differente; pure in questo caso opina che non si debba in alcun modo attendere la domanda dell'attore, ma soltanto ciò che appaja essersi provato, o risulti in qualunque maniera essere dovuto. Il favore del commercio e della buona fede, che dee sempre vincere ogni difficoltà in somiglianti cause, è così unita al pubblico vantaggio, che serve di ragione a siffatta privilegiata limitazione del comune diritto, e fa sì ch'ella ormai sia universalmente adottata.

6. Proviene pure dalla stessa causa l'altro privilegio di decidere le cause di commercio indipendentemente dalle sottigliezze del diritto comune, sebbene a termini di ragione non sembrasser sostenibili l'uso, la pratica ed il parere de' negozianti, ai quali solo per non turbare il commercio si riduce la giurisprudenza mercantile, a meno che si tratti di que' punti di diritto che sono fondati nel jus delle genti e nel consenso universale dei popoli. Ma ove le leggi non sieno scritte nel codice della maggior parte dei popoli, non potendosi le nazioni varie d'indole, costume e podestà assoggettarsi alle leggi civili d'un' altra, è indispensabile al bene di tutti ed al buon ordine e regolamento del commercio che trae seco la comunicazione dei popoli, che fra questi si attendano ed osservino come statuti mercantili quelle reciproche tacite convenzioni e pratiche, che cogli usi e colle consuetudini si sono generalmente introdotte, e che formano, per dir così, il codice volante, ma universale delle leggi mercantili, ed il morale risultato del consenso delle genti. Egli è per ciò, che i nazionali, i forastieri, i passaggeri e tutti quegli abitatori del mondo, che nelle cose commerciali sono inviluppati;

debbon essere giudicati da questi giudici secondo i dettami dell' equità e la semplicità propria del commercio, e l'osservanza dello stile e degli usi de' negozianti. Salvo che l'oggetto disputato involvesse articoli di ragione e puramente legali, nel qual caso si dovrebbe seguire l'opinione degli interpreti del diritto scritto e positivo.

7. Egli è perciò, che quanto dicesi nel capo 40 del famoso consolato di mare, che i giudizj e le sentenze si debbono fare *secondo li costumi e statuti di mare*, vuol essere ricevuto con una moderata e giudiziosa giurisprudenza. Imperocchè, sebbene questi costumi ed usi sieno, per dir così, tante leggi: *L.* 32, 33, 34 *e* 35, *ff. de legib. L.* 1, *c. quæ sit. L. cons.*, od almeno una legale loro interpretazione: *L.* 37, *ff. de leg.*, e ci presentino una dolce abitudine, una legge morale, formata dai nostri costumi e dal consentimento universale dei popoli; pure noi non dobbiamo portarlo fino al punto di trascendere la ragione e la legge stessa: *L.* 2, *Cod. eodem*; a meno che una costante dissuetudine l'avesse abrogata: *L.* 32, *ff. eodem.* Il tempo, che tutto distrugge, non la risparmia alle leggi civili; esse pure cogli anni invecchiano e muojono col motivo che le ha fatte nascere.

8. Non havvi che la prima delle leggi, quella della natura, e che emana dall' eterna sapienza, la quale, come scrive anche Cicerone, *de legib. l.* 2, *c.* 4, è immutabile, ed esiste sempre qual' era prima che dalla mano degli uomini fosse scolpita sulle tavole, e poscia consegnata ne' codici delle nazioni.

9. Affinchè però tali usi abbiano forza di leggi, debbono essere verificati dalle camere di commercio, che ne rilasciano i relativi certificati; e si videro i senati, i parlamenti e gli altri più grandi tribunali di giustizia delle più colte nazioni non solo riportarsi a somiglianti attestati, ma eziandio accogliere con rispetto le opinioni ed i consulti degli accreditati negozianti e delle loro università, in materia puramente di pratica commerciale; poichè in punto di jus abbiamo ritenuto il contrario, *quia*, dice il Casareg. *disc.* 67, *n.* 34, *eorum opinio vel stylus minime curandus est in iis, quæ secum trahunt juris articulos, ab eorum grossitie non attingendos, et ridiculum sane esset, ubi habemus doctrinas quippe, ac materias in jure bene digestas, eorum judicium investigare.*

10. Tali cause per altro si debbono sempre decidere coll'equità, la quale consiste in una vera giustizia e sincera filosofia, e nella saggia applicazione delle leggi ai casi particolari, dalla quale condotti i giudici di retto criterio, rendono a ciascuno ciò che è dovuto, senza fermarsi al sommo jus che spesso risente dell'ingiuria e senza inclinare al rilasciamento delle leggi, la coscienza delle quali è più retta di quella degli uomini. *Arg. l.* 12, *ff. qui et aquib. man.* Il giudice, scrive un dotto giureconsulto, l'avvocato d'Aguessau, non fa il diritto, ma lo dichiara: la possanza è nella legge e non in lui: egli n'è il di lei suddito e non già il padrone; e s'egli potesse impunemente alterarla, addiverrebbe per una conseguenza terribile, ma inevitabile, il despota de' beni, dell' onore e della vita dei cittadini. Servo legato alla legge, egli non può deviare dalle di lei prescrizioni; ed ogni arbitrio ad eseguirla è un attentato contro la stessa e la pubblica sicurezza, è un infrangimento dell' ordine sociale più forte e più terribile di tutte le violazioni dei privati: è una corruzione della giustizia nelle proprie sue sorgenti, è un delitto di falso conio e di prepotenza, che attacca il principe ed il popolo.

11. Compagna inseparabile della legge, l'equità non può mai esserle contraria. Ciò che resiste alla legge non è mai dettato dallo spirito di equità, che è la vera fonte delle leggi; ma è una violenza che si fa alla giustizia che il legislatore avrebbe condannata, se l'avesse preveduta. Il tribunale che è la lingua, per dir così, della legge, se altre voci usurpa fuor di quelle delle leggi, è reo di falso e di contraffazione; e dell' abuso alla passione non vi è che un passo, anzi marciano egualmente insieme a scorno della magistratura ed in ruina de' cittadini. *Omnia sunt incerta cum a jure discessum est. Nec præstari quidquam potest, quale futurum sit, quod positum est in alterius voluntate, ne dicam libidine. Cic. ad fam. L. 9, cap. 16.*

12. Con ciò però io non intendo di togliere a giudici savj e probi quel moderato arbitrio di equità, che nel concorso di molte circostanze che il consigliano suole la legge ad essi accordare, perchè ne usino con somma cautela e riserva.

13. Cosa sia veramente questo *arbitrium boni viri*, meglio si percepisce coll'intimo senso, di quello che si definisca colle parole. Esso è un certo arbitrio d'equità, per cui l'uomo si determina in forza dei lumi

della ragione e della giustizia a pronunciare una decisione approvata da ogni uomo giusto ed illuminato.

14. Siffatta maniera di decidere non è però mai lasciata all'arbitrio moderato del giudice, se non quando non vi ha provveduto il legislatore. Allora soltanto, dicono i dottori, la voce del magistrato supplisce a quella della legge, di cui in qualche modo ne addiviene il supplemento ed il soccorso. Ma anche in questo raro caso è sempre obbligato il giudice a sottomettere il suo arbitrio alle regole generali di diritto ed all' equità naturale, senza d'un punto sorpassare questi legittimi confini.

15. Egli è di questo arbitrio e di questi termini di equità ch' io intesi dovessero all'evenienza dei casi far uso i tribunali di commercio.

16. All'effetto poi che i giudici possano sentire e decidere senza formalità, od almeno con una sommarissima tessitura di verbal processo, e sul campo, alla mercantile, tutte le contese che alla lor giusdicenza venissero a presentarsi, è generalmente prescritto che i litiganti debbano comparire in giudizio in persona a proporre le loro domande od eccezioni senza ministero, od assistenza di avvocati o procuratori. Nei soli casi di assenza, o di legittimo impedimento, o di manifesto idiotismo di alcuna delle parti contendenti, può il giudice permettere che si facciano rappresentare col mezzo di un loro procuratore non curiale, munito di legittimo mandato, e di un attestato giudiziale e regolare, che provi l'allegato impedimento o la giusta causa di non potere personalmente comparire.

17. Nelle cause d'alta indagine, ed involute di articoli di ragione eccedenti la ordinaria cognizione della materia, perizia e pratica mercantile, sarà facoltativo alle parti di presentare gli opportuni consulti degli avvocati, ed anche d' impiegare la vocale loro informazione ed arringa, semprechè però un tale straordinario rimedio di ragione venga prima impetrato dal capo del tribunale, o dal magistrato, mediante speciale decreto da riportarsi ogni volta che intervenga la necessità, e sia esso registrato negli atti prima di farne uso.

18. Se il reo convenuto è debitore a titolo di prezzo di merci, e sia esso verificato e sommariamente giustificato, non può opporre altra eccezione fuor di quella del pagamento, o di una pronta compensa di cosa liquida e non controversa; se la pretesa è illiquida, o disputabile od

in qualche modo spettante a cause eterogenee alla navigazione ed al di lei commercio, dee essere riportata alla cognizione dei tribunali ordinarj.

19. Che se venisse posta in questione la competenza del tribunale marittimo e di commercio, per inconvenibilità della persona o della cosa stante in giudizio, basteranno per definirla le prove sommarie per mezzo dell' esame di due o più testimonj, citata la parte nella stessa comparsa della trattativa del merito. Imperocchè, se sussiste la declinatoria, il giudice si astiene dal conoscere il fondo della pendenza: ma se la trova insussitente, egli passa contemporaneamente a rigettarla ed a giudicare il merito della controversia.

20. Debbono quindi tali sentenze ed ordinanze tanto in contraddittorio delle parti, che in loro contumacia, emanare in lingua del paese, motivando tanto i documenti ed il loro contenuto in causa, quanto i principj di ragione che determinano il giudice ad una tale sentenza.

21. Se vi saranno intervenuti in giudizio periti o testimonj, dovrà pure in sostanza essere specificato il tenore, sia della relazione del perito, sia dell' esame del testimonio che si fossero sommariamente sentiti. Senza queste spiegazioni la sentenza sarebbe nulla.

22. La massima di ragione che l'attore deve seguire il foro del reo, vuole qui essere intesa rispetto al foro marittimo, vale a dire il luogo in cui il reo si trovi per causa del suo commercio, ove tenga alcuna nave, od altro stabilimento marittimo e commerciale, ed in qualunque luogo il debitore si trovi, dev' egli essere assoggettato ad essere citato dal giudice di quel territorio in cui viene sorpreso il reo convenuto.

23. E sebbene alcuni rispettabili pubblicisti sostengano che la citata massima sia di diritto delle genti, e perciò inalterabile presso qualunque nazione; pure ella dev' essere intesa rispetto a que' contratti i quali lasciano una tal quale civile rappresentanza nel foro del reo. Di questo genere sono i veri mutui, le locazioni e conduzioni, i contratti di commercio esercito nel domicilio del reo ed ove questi tiene la sede delle sue fortune. Egli è perciò che se un possessore di Milano, uno che ivi eserciti una stabil mercatura, avrà contratto obbligazioni su li suoi beni o sugli effetti mercantili esistenti in Milano, se a caso viaggiando trovasse in Venezia un suo creditore, ivi non potrà essere convenuto, a

motivo che quegli ebbe fede con un Milanese, e per cose colà situate; e non è ragionevole che nei giudizj, in cui l'equità anzichè lo stretto diritto dev' essere adottato, sia il cittadino fuor di patria vessato per degli impegni ch' egli si assunse di adempiere nel proprio paese. Se però si trattasse di un uomo notoriamente insolvente, e molto più se egli fosse espatriato per sottrarsi alle molestie de' suoi creditori, questi potranno convenirlo in qualunque parte del mondo il trovano. Imperocchè allora il debito è una catena che il segue dappertutto, e da cui non si può sciogliere col mutar cielo e variar dimora. Nè a mio credere per convenirlo vi abbisognerebbe dell' espressa convenzione di reciprocità fra il governo cui apparteneva e quello sotto cui si trova anche di passaggio: giacchè essendo generale il bene che alla società ne deriva da questa reciprocanza, tacito si ritiene il di lui patto fra le nazioni e per gli oggetti civili, sebbene elleno fossero in guerra. Le sole persone inviate all' estero per oggetti politici con rappresentanza del loro governo sarebbero non convenibili personalmente per titolo civile nei paesi in cui fossero spediti. In tutti gli altri casi ogni creditore che dimostri essere in pericolo il suo credito per insolvenza del suo debitore od altrimenti, può convenirlo ove lo ritrova anche fuori del proprio di lui foro.

24. Agli accennati principj di ragione a favor dei guidizj marittimi, nanti cui sono convenibili tutti quelli che trovansi sotto la giurisdizione del tribunale territoriale, deesi aggiungere l'altro riflesso, che il marittimo commercio essendo di diritto delle genti, a tutti quelli che lo coltivano dev'essere permesso di adire i nostri tribunali, ed i forastieri possono chiamare ed essere chiamati in giudizio egualmente nanti gli stessi tribunali. Se in fatti, come scrive Montesquieu, *l.* 2, *c.* 8, debbono ben guardarsi le nazioni di escludere le altre del proprio commercio senza gravi titoli, e se non vi è commercio senza, principalmente, la comunicazione coi forastieri, bisogna ben trattarli come nostri concittadini ed usare la reciprocità a loro riguardo, se vogliono ch'essi ci siano utili e che fiorisca sempre il nostro commercio. Egli è per ciò che Luigi XIV ordinò espressamente che gli stranieri che facevano il commercio colla Francia fossero trattati egualmente agli altri suoi Francesi. « La faveur du commerce » exempte les étrangers, quoique demandeurs, de donner caution *judicatum solvi*, attendu qu'étant invités à venir négocier en France il est

» juste qu'on les traite a l'instar de Français. » *Emerigon, Traité des assur. ch. IV, sect.* 8.

25. Questo favor del commercio addivien l'anima di quelle negoziazioni che sole sono capaci di portarlo al colmo della perfezione. È il concorso degli uomini che sviluppa l'industria, ed aumenta la felicità e l'opulenza dei popoli che la praticano.

26. Sebbene quindi, rispetto all'ordine giudiziario, si debba seguir quello del luogo e del tribunale in cui si fa la lite, *l.* 3, §. 6, *ff. de testib.*; e per il merito si stia in generale alle leggi del luogo in cui avvenne il contratto *ex consuetudine ejus regionis, in qua negotium gestum est, l.* 6, *ff. de eviction.*, poichè si ritiene essersi tacitamente convenuto di eseguire il pagamento nel luogo in cui se ne assunse l'obbligo: *L.* 19, §. *pen. et ult. L.* 20, *l.* 45, §. 1; *ff. de judiciis. Faber in Cod. L.* 3, *t.* 12, *def.* 27, e che finalmente in ordine alla capacità di contrarre si osservi sempre la legge del proprio Stato in qualunque paese si trovi lo stipulante: *Faber def.* 3, *C. de legib.*; pure ne' contratti marittimi le parti contraenti sono sempre convenibili nanti del tribunale sotto la cui giurisdizione si trovano. Le ordinarie declinatorie sono di troppo nocumento al commercio, e massime alla navigazione per essere in questi giudizj facilmente adottate. L'equità dei giudici e la buona fede dei giudizj lasciano nulla temere a chiunque venga citato dinanzi un tibunale marittimo, e la semplicità de' loro metodi garantisce la difesa di qualunque litigante.

27. Per un effetto di questa massima tutti gli atti procedenti da cause relative agli impegni che si prendono in oggetti di navigazione e marina, se vengono intimati ai capitani, piloti e marinarj nel vascello durante il viaggio sono validi, come se ne fosse seguita la loro intimazione al rispettivo domicilio. Ma degli altri atti stranieri alla navigazione l'intimazione dee farsi all'ultimo loro domicilio.

28. Quando la nave è disposta a far vela, tutte le cause o contestazioni che possono ritardare la partenza sono provvisorie ed urgenti, e debbono essere giudicate sul campo ne' giorni sebben feriati e dominicali, e d'un ora all'altra. *L.* 1, §. 2; *l.* 3, *ff. de feriis. Ne occasione momenti pereat commoditas cœlesti provisione concessa. L.* 3, *Cod. eod. tit.*

29. Che se il forastiere che contratta nelle terre dello Stato, o conviene che in un dato luogo il contratto debba essere eseguito, è tenuto di sottomettersi come un altro nazionale alle leggi del paese, sia del contratto, *Grot de jure bell. l. 2, c. xi*, §. 5, *n.* 2, sia della di lui esecuzione, *l. 21, ff. de ob. et act.*, ed a pari per ragione di reciprocità egli può far uso dei diritti e dei privilegi che ivi a tali contratti si accordano a favor de' nazionali contraenti.

30. Conseguenza di tali massime è, che le sentenze ed i decreti degli esteri tribunali marittimi, ove siano presentati in forma autentica e regolare, o ne' modi prescritti dai rispettivi governi, sono essi ricevuti e fatti eseguire da ciascun tribunale o giudice delle altre nazioni. Sarebbe altrimenti rovinato il commercio e la pubblica fede illusa, se un debitore, per sottrarsi agli effetti della causa contro lui promossa e giudicata, fuggisse dal paese in cui fu convenuto e rendesse illusorio il giudicato del tribunale.

31. A tale proposito scrive assai giustamente l'Azuni, t. 4, pag. 204, « che relativamente al commercio il nome di forastiere è assolutamente » incognito, nè dee per alcun riguardo aver luogo; giacchè i negozianti » di tutte le nazioni e paesi dell'universo si debbono considerare come » formanti una sola società soggetta ad una sola legislazione, ed una » specie di Stato di cui ciascuna nazione ne forma una parte. »

32. Basta quindi, per istabilire la giurisdizione dei tribunali marittimi, che le parti contendenti e massime i rei convenuti si esercitino negli affari di traffico e commercio sulle piazze qualunque esse sieno, comprando e rivendendo merci per cavarne utile, impiegando lettere di cambio per far fronte ai proprj impegni, o trarne lucro dai loro sconti o giri, od in altro modo ingerendosi negli affari di negozio, con atti frequenti e capaci ad indurre nell'opinion degli uomini l'idea del negoziante o del mercante.

33. Tali qualità dipendono dall'uso del paese e delle persone, e da una certa abitualità di azioni che non può essere determinata ad un certo corso di tempo, bastando che dagli atti del commercio, dalle scritture e dalla condotta negli affari risulti tanto col mezzo di documenti scritti che testimoniali, che un tale cittadino sia riputato uomo di commercio.

34. Una volta stabilita questa qualità mercantile, l'età minore, il sesso, la soggezione alla patria o tutoria podestà non sono più d'alcun legittimo impedimento alla validità dei contratti e dei giudizj che potessero aver luogo in concorso di simili persone. L'interdetto stesso, ove la facesse da mercante fuori del territorio in cui è pubblicato l'editto interdicente, o contaesse in un porto di mare, od in una piazza ne' modi regolari con persone estere ed inscienti della di lui interdizione, può essere con effetto convenuto e giustiziato dai tribunali marittimi.

35. Egualmente sarebbe in questi giudizj indifferente che il contraente per ragione di tale esercizio mercantile non impiegasse che una tenue parte delle sue sostanze, vi dedicasse a tali affari poca parte di tempo, ed avendo altri impieghi, a quello di commercio non destinasse l'intera sua persona. Imperocchè non è la quantità dei negozj o degli atti commerciali che stabilisce nell'uomo, o nella donna la qualità mercantile; ma quel complesso di operazioni che bastando per farla riputar tale, fa sì che sia atta a far godere dei privilegi mercantili e ad assoggettare alla giurisdizione dei tribunali di commercio le persone che la posseggono.

36. Chi pertanto comperasse da un estero per i proprj suoi usi di famiglia e non fosse per alcun verso ritenuto per uomo trafficante, egli è certo che, qualunque fosse la quantità della merce acquistata, non potrebbe mai essere sottoposto al foro mercantile. Se però la casa dell'acquirente non fosse da tale portata di consumare la quantità delle mercanzie comperate, quegli potrebbe essere convenuto in giudicio marittimo, e non potrebbe altrimenti proporre la declinatoria, che ove dimostrasse esser tolto ogni dubbio che l'acquisto siasi fatto con intenzione di vendere e cavarne lucro. Sarà in questo caso del prudente criterio del giudice il desumere dal complesso delle circostanze se la compera sia tale da far legalmente presumere un contratto mercantile, anzichè economico e famigliare. Nel dubbio se l'acquisto sarà fatto come dicesi all'ingrosso, si riterrà per causa di navigazione, e l'acquirente si riterrà soggetto al foro mercantile. Un'intera partita di panni, di colli di zucchero, di balle di seta, od anche due o più pezze, colli o balle, ed anche una sola intiera potrà bastare a stabilire la vendita all'ingrosso per i successivi effetti di ragione.

37. Che se un negoziante vender volesse al dettaglio, al minuto a chiunque a lui si presentasse, essendovi la presunzione di diritto che l'acqui-

rente compri per solo suo uso domestico, questi non potrebbe esser soggetto alle camere di commercio, se non nel caso che dal venditore si provasse che il compratore è commerciante, o riputato tale nel luogo in cui avvenne il contratto: ma in questi casi nel dubbio si riterrà potersi accordare la proposta declinatoria, ed addiverà il giudizio suscettibile di tutte le ordinarie eccezioni di diritto competenti al contraente, al modo del contratto ed alla cosa contrattata. Non essendo in fatti presumibile che sulle piazze, massime marittime, al minuto si comperi da' negozianti, dee il venditor mercante bene informarsi della persona cui affida le proprie merci fuori della sfera commerciale, e non avventurarla a chi per azzardo forse incapace a contrarre, od altrimenti non idoneo a mantenere gli assunti impegni.

38. Sebbene poi il credito, nascente da cose vendute ai particolari per uso delle loro famiglie, non sottragga il compratore dai suoi giudici ordinarj; pure se il privato non negoziante pagherà tali mercanzie col mezzo di lettere di cambio, sia acquistate da negozianti, sia da lui stesso tratte, accettate o girate, la causa allora sarà di competenza del consolato. Ma all' effetto che s' intenda prorogata la giurisdizione, dee la lettera o cedola essere di cambio vero e reale, cioè tratta da un luogo per essere pagata in un altro, all' ordine di un terzo e rilasciata per valuta relativa. Imperocchè se per il prezzo della mercanzia il venditore si accontentasse d' un biglietto a ordine od al presentatore, od altra carta non importante cambio reale, non veggo perchè il debitore non negoziante dovesse venir convenuto dal consolato, a meno ch' egli avesse specialmente in lui prorogata la giurisdizione, comunque vi fosse nel chirografo l' espressione ch' egli contrasse il debito per tante mercanzie da lui comperate: a meno che vi esprimesse di averle comperate per vendere, nel qual caso egli attribuendosi la qualità di mercante, coll' atto suo proprio avrebbe prorogata la giurisdizione. Ma se questi non ha declinato da' suoi tribunali ordinarj, nè implicitamente, nè esplicitamente, non so comprendere come l' Azuni opini che, essendo citato nanti quelli in giudizio per merci a lui vendûte per uso di famiglia da un negoziante, debbano essi procedere e giudicare secondo le regole prescritte al consolato. *T. IV, p.* 200. Imperocchè nessun tribunale dee procedere e giudicare che sui principj della propria istituzione, ed ap-

punto perchè uno non è giustiziabile da una camera di commercio, non può più andare soggetto alle forme, nè del di lei processo, nè del di lei giudicato. Tutto quello al più che in questi casi può fare il giudice a termini di equità, è di apprezzare col prudente suo arbitrio la buona fede e la forma mercantile, con cui il contratto od il documento di credito può essere seguito.

39. Affine al principio di ritener soggette al foro mercantile tutte le persone commercianti nel di lui territorio è quello di esservi pure soggette le materie tutte e le cose che alla negoziazione si riferiscono.

40. Il contratto delle assicuranze, dei noli e delle condotte, i cambj nautici, le convenzioni dei capitani o patroni coi marinari e cogli altri per cause relative alla navigazione, le ispezioni di pratiche marittime e simili; il regolamento delle avarie e degli ancoraggi, i naufragi, i sinistri di mare e del commercio, le prede o prese, le rappresaglie, gli armamenti in corso e le piraterie, le pesche, i getti dalle navi in occasione di pericolo di burrasca, naufragio od incendio, il ricupero di cose ritrovate sulle acque o nelle spiaggie o pescate nel fondo, od altrimenti disperse dalla necessità, o dalla forza rapite, o dalla frode sottratte e nascoste in pregiudizio di naufraganti, od altre operazioni marittime d'ogni specie si giudicano sempre dal magistrato del luogo cui appartengono, ed in cui gli affari sono stipulati od accaduti.

41. I forastieri che in siffatte cose fossero interessati debbono attenersi al giudizio del tribunal locale: anzi in alcuni casi non è necessario neppure che vi sieno citati, come sarebbe nel regolamento d'avaria e nella sentenza che in seguito al medesimo si costuma di pronunciare. Quindi è che il tribunale marittimo conosce e decide qualunque questione derivante da merci esistenti sotto la di lui giurisdizione distrettuale, quand'anche appartengano esse a persone forastiere, senza che a queste competa alcuna eccezione declinatoria.

42. In conseguenza delle quali massime tutte le cose sottoposte e relative al cambio ed alla mercatura od altrimenti riguardanti il commercio non solamente fra negozianti, ma anche fra questi ed altri, o loro eredi, spettano privativamente al consolato ossia al giudice marittimo e commerciale; quando però fra le parti è seguita un' operazione marittima.

43. Di questo genere sono le banche e cedole dei cambisti, le fabbriche e loro manifatture di qualunque specie sieno, estere o nazionali, i magazzeni, le botteghe contenenti mercanzie, ed aperte per vendere merci al pubblico, qualunque mercanzia o cosa fabbricata nel paese od introdotta dall' estero, e qualsivoglia produzione naturale destinata al mercimonio, sia di sostanza animale, sia vegetabile o fossile, e finalmente tutto ciò che si compera o tiene per vendere ad uso pubblico o per promovere il commercio del paese.

44. Appartengono altresì a questi giudizj gli stipendj, salarj e pensioni de' commissionarj, fattori e servitori di mercanti per fatto di traffico solamente.

45. In ordine ai mutui o prestiti che si fanno fra negozianti, se questi sono semplici ed indipendenti assolutamente dalla navigazione, essi appartengono alla cognizione dei giudici ordinarj.

46. Anzi nelle dite e società o compagnie, se uno dei socj, comunque sia legale procuratore della compagnia, farà o contrarrà un mutuo, regolarmente non solo questo titolo sarà di competenza dei giudici ordinarj, ma sarà anche inetto ad obbligare gli altri socj, e si riterrà fuori della sfera della mercatura; ed incumberà a chi lo fece di provare che si è fatto o contratto per causa della negoziazione sociale. In difetto nè la compagnia sarà risponsabile per tale contratto, nè come di lei membro sarà convenibile dinanzi il foro mercantile il socio che contrasse.

47. Anche i depositi che dai particolari si facessero presso i negozianti per oggetto commerciale spettano alla giusdicenza del consolato; a meno che fossero procedenti da un atto di sequestro o da un altro atto di un giudice o dicastero differente, a cui solo sarebbe riservata la cognizione dell' oggetto depositato o sequestrato.

48. Le costruzioni delle navi, le arti e gli artisti alla navigazione e di lei commercio relativi, gli armamenti, gli equipaggi, sia per la vendita, sia per la loro aggiudicazione, le questioni degli operaj e sulle loro opere sono pure della cognizione del consolato.

49. Le frodi e contravvenzioni ai regolamenti marittimi, i contrabbandi nell' introduzione per mare od estrazione di generi non daziati o vietati, gli ancoraggi, ostellaggi, e finalmente i delitti commessi in mare, se non importano che un giudizio civile, appartengono alle camere di

commercio: ma se traggon seco la personale procedura, io sono del costante sentimento che la loro processura e sentenza sia devoluta agli ordinarj tribunali criminali. Nei luoghi però in cui per avventura si trovasse nella giurisdizione del consolato, il poter giudiziario civile e criminale nella materia di sua competenza potrebbe estendere la sua cognizione eziandio su questi titoli di virile procedura. Questa riunione però di poter civile e criminale in un solo tribunale dev'essere vietata, per quanto è possibile, da un ben regolato governo: mentre a parte che l'uomo è sempre in maggior pericolo di declinar dalla giustizia, in ragione dei maggiori mezzi che ha di abusarne, la sicurezza pubblica è d'assai più garantita quando non si affida ad un sol tribunale di poter decidere sulle fortune così, come sulla vita dei cittadini. D'altronde l'uomo, che è un essere finito, anche quando le sue intelligenze sono dirette ad unico scopo, più si allontana dalla perfezione e si avvicina all'errore, se le intellettuali sue facoltà a differente ministero sono applicate. Lo spirito penetrante e la rapida percezione d'un valente criminalista perde ogni lena e vigore, se alle civili teorie egli è condotto; siccome si confonde e si perde nella tema di errare il profondo civilista, che alla criminale giurisprudenza faccia passaggio. Nel primo vi abbisogna di sommo genio e di celere comprensiva per marciare francamente, e se occorre, sul campo, sul sentiero della giustizia, senza declinare alla fierezza contro dell'innocente e piegare alla clemenza a favor del malvaggio: e nel secondo vi è d'uopo di sommo criterio e di un maturo giudizio per farsi largo a rintracciare la verità a traverso le confusioni, gli equivoci, le simulazioni e le frodi che l'adombrano ed intralciano negli atti di bilaterale ed unica volontà.

50. Condotti e finiti i giudizj mercantili a mente degli esposti regolamenti, il giudice, come si è veduto, sollecitamente passa a proferire il suo giudicato con quelle forme che meglio giustificano la di lui definizione.

51. In Inghilterra, scrive il dotto Emerigon, i tribunali non lasciano mai di esprimere tutto ciò che può convincere le parti ed il pubblico della saviczza delle loro sentenze. Prima di loro i Romani ponevano in esse i motivi che le aveano dettate. *Sigon, de judiciis, L. 1, C. 29; L. 2, C. 22.* In Italia ordinariamente, se non nella sentenza, in un

atto a parte si davano *i motivi del giudicato:* quest'uso fu modificato, ma è generale. In Francia, sotto i re, i giudici massime subalterni non davano mai i motivi delle loro sentenze; e segnatamente in quelle dell' ammiragliato ve n' erano spesso delle così enigmatiche, che duravasi fatica ad intenderle per chi non era iniziato negli affari marittimi.

52. Questa pratica in Francia era una specie di cautela per quei poveri giudici che, ai tempi delle barbarie, esposti si trovavano a gravi pericoli, per un solo motivo che avessero esposto nel giudicato e che avesse eccitato il risentimento d'una delle parti, cui il giudice n' era risponsabile. Il giudice era obbligato allora *difendere a campo chiuso la giustizia della sentenza.* In seguito cominciarono i giudici a stare meno male, accontentandosi verso il secolo XIV *a farli comparire per sostenere a proprio rischio e pericolo i loro giudizj.* Finalmente sotto Francesco I venivano condannati ad un emenda ogni volta che le loro sentenze erano riformate.

53. Questi castigi per i giudici erano però dolcissimi a fronte di quelli che varj principi e sommi duci usarono verso i giudici ingiusti e prevaricatori. Il famoso sedile del giudice di Persia, coperto ancora della pelle di costui per ordine del re Cosroe, servì gran tempo di tremendo spettacolo ai giudici che dopo lui sedettero su quella fatal sedia.

54. Nè questo può chiamarsi un frammento di crudele giurisprudenza, poichè ai tempi del popolo di Dio e sotto i regolamenti di Mosè, tanto un giudice eccedeva la legge nel punire o nell'assolvere, quanto per legge di taglione egli scontava di pena sui beni o membri suoi. Questa legislazione ci pervenne fino ai più vicini tempi, e tale fu adottata dai più celebri legislatori. *Si vero judex pœnam jam a jure definitam auxerit, eam quoque pœnam pati debet, quam aliis injuste erogavit.* TIRAQ. DE PAENIS: IN PRAEFAT. N.° 15.

55. Ai dì nostri non è affatto fuor di proposito il rammentare ad alcuni giudici sì giusti monumenti dell'antica severità. Anche all'uomo giusto è così vicino il passo all'errore che sempre necessario addiviene il richiamarlo alla riflessione de' suoi doveri. Rammentavasi così in Roma la morte e la scure al vincitore che vi entrava sul carro trionfale, perchè dalla virtù al vizio non facesse passaggio: nè fu raro a quell'illustre popolo il vedere, che non eravi che un passo dal campidoglio al tarpeo.

56. Del resto l'obbligo di motivare le sentenze così, come i decreti dei giudici forma una gran barriera contro l'ingiustizia e l'oppressione, e sommo bene arreca al foro così, come al pubblico.

57. Cominciando dal giudice: vedendosi costretto a manifestare e spiegare i motivi del suo giudizio, vi mette una somma attenzione per non comparire ignorante od appassionato: studia meglio le leggi e si dirige coi soli principj di ragione, e non lascia che tali studj formino l'inutile fatica dell'avvocato.

58. Le parti litiganti venendo per tal modo bene istrutte della vera importanza delle loro ragioni, sarebbero meno tentate di ricorrere all'appello; e spesso con un decreto ben motivato si toglierebbe di mezzo un intero processo, ed un seguito di molte sentenze, sovente ripugnanti e contraddicenti.

59. I giurisperiti leggendo una sentenza ne sarebbero istrutti di tutto lo stato della causa: ed ove l'errore avesse condotto l'appellante, potrebbero facilmente consigliarlo alla desistenza dall'appellazione o far rendere sollecito diritto alla parte giustamente riclamante. E nel seguito del tempo si avrebbe ad avere una raccolta di decisioni motivate e confermate, che formerebbe un codice eccellente di giurisprudenza.

60. Nei giudizj marittimi la sentenza può essere appellata, ma ordinariamente non sospesa nell'esecuzione: con differenza soltanto, che nelle cause picciolissime non è quella appellabile che in via di gravame, nelle mediocri vi è l'appellazione, ma non sospende la cosa giudicata, e nelle gravi si può far operare l'appellazione nel solo devolutivo; ma è necessario che il postulante l'esecuzione presti un' idonea cauzione per l'esito del giudizio superiore.

61. Non vi è mai peraltro il caso che colla sentenza alla mano si vada a farla eseguire; e qualche piccolo spazio di tempo si accorda sempre fra l'intimazione del giudicato e la di lui esecuzione; poichè come dice la *legge* 105, *ff. de solut.*, col sacco alla mano non si va subito alla casa del debitore.

62. Il consolato di mare, *C.* 29, e la maggior parte de' tribunali di commercio, a misura delle circostanze, danno 24 ore, tre giorni e fino otto per l'esecuzione.

63. Che se l'esecuzione sugli effetti del debitore non è poi sufficiente

a cautare l'interésse del creditore, può egli da questo essere costretto a subire l'arresto fino che non abbia soddisfatto il proprio debito.

64. A seconda però degli statuti dei differenti paesi, cui in questi casi decsi ognuno riportare, vi sono dei tempi, dei luoghi e delle occorrenze che servono d'asilo al debitore, sebbene decretato d'arresto. In chiesa, in casa, nelle fiere, nel palazzo del principe, di notte, sotto le grondaje, ne' giorni di festa, ne' luoghi santi e fra le sante cerimonie, fino nelle ferie il debitore non può in certi paesi essere arrestato. Senza però fare la corte a nessuno dei varj statuti, io sono del sentimento che in ogni tempo e luogo il debitore debba esser sottoposto all'arresto, fuori che nel tempio e nei giorni di pubblica solennità. Altrimenti il debitore di mala fede, prendendo a gabbo il giudice e la legge, potrebbe sotto gli occhi del frodato suo creditore nella propria casa, sulle fiere e nelle piazze fare i suoi affari sotto nome altrui, e farsi così giuoco d'ogni giudicato e d'ogni esecuzione.

65. Questa facilità d'arrestare il proprio debitore dev'essere ancora maggiore s'egli è sospetto di fuga; anzi in tal caso è lecito al creditore di arrestarlo di sua propria autorità. *Si fugam adornet*, dicono le XII tavole, *manum ei injicere jus esto*..... e questa teoria è sparsa anche nel codice e nel digesto. *L.* 10, §. 16, *ff. quæ in fraud. cred. L.* 4, *C. de his qui ad Ec. conf.: e Cuiaccio alla L.* 19, *de in jus vocando*, dice che si può strascinarlo all'arresto con tutti i modi più violenti, *astricta cervice, obstricta, obtorta gula, pugnis in ventrem injectis*, essendo ben meglio d'impedire la fuga, che cercar tardi il giudice e correrli poi inutilmente appresso. *L.* 1, *C. quando liceat unicuique.*

66. Si riterrà per sospetto di fuga allora che si sappia essere in procinto, sia per avere fatto il suo convoglio, ritirati i suoi effetti, accordata una vettura, o si sia nascosto in casa per non lasciar capire se vi sia o manchi dall'abitazione, o sia per qualunque altro modo manifestata l'intenzione di fuggire, la quale facilmente si presume nel debitore che non paga, e massime s'egli è forastiero.

67. E siccome si può di propria mano arrestare un debitore fuggitivo, per invocarne poi al primo momento il braccio del giudice ove il decreto non fosse prima seguito; così a miglior ragione si potrà far valere un arresto che contro simile debitore fosse emanato da un giudice in-

competente, e la cattura dee star ferma, a motivo appunto che per ottenerla non sarebbe stato nemmeno necessario di ricorrere alla giustizia. *Caccialuppi, cap. 4, n. 2.*

68. I marinari però, sieno al comando od al servizio della nazione, *se si trovano a bordo per far vela*, non possono essere arrestati che per i debiti ch'eglino avessero contratti durante il viaggio, a motivo che questi debiti sono privilegiati e provvisorj al par di quelli che chiamansi *plateali* per compere di effetti e mercanzie fatte a pronti contanti.

69. Non sarebbe infatti giusto che, per altri debiti civili, venisse ritardato, ad istanza d'un particolare avente un'azione puramente civile e non privilegiata a termini della *legge* 3, *c. de navic., e l. unic., c. de nund.*, il viaggio d'una nave, alla di cui partenza molte persone hanno un diretto interesse.

70. Siccome però questa teoria ricevuta anche nelle ordinanze di Luigi XIV al §. XV del titolo *del capitano* non proibisce che l'arresto e l'imprigionamento del debitore che si trovi a bordo; così non è perciò vietato al creditore, avente un decreto esecutivo, di far oppignorare e vendere gli effetti del suo debitore esistenti nella nave, salvo però quelli che consistessero in istromenti, utensilj ed armi di marina, od altre suppellettili e vesti di assoluta necessità per la navigazione di cui è nel procinto.

71. S'intenderanno essere a bordo del bastimento eziandio que' piloti e marinaj che si trovassero nella scialuppa per rendersi a bordo, e che per anco si trovassero sulle rive del porto o delle rade, occupati dei preparativi del viaggio ed a disegno di recarsi a bordo.

72. Per identità di ragione, per estranei debiti civili non possono i marinaj essere arrestati quand'essi sono nella nave occupati ne' marittimi loro travaglj: *Traité des assur., ch. 20, sect. 7*, come gli altri artisti non lo possono esser presi nel luogo del loro esercizio. Ma in quel modo che per debiti relativi all'arte propria si possono far vendere gli utensilj dell'artefice, egualmente anche la nave si può far vendere al piloto per debiti di marina, o nel caso che quella fosse l'ultimo pegno: e tali atti si fanno sempre nanti del consolato.

73. Se la nave fosse in viaggio, pria che giunga al suo destino non può essere sequestrata, nè oppignorata. La marina interessa tanto la re-

pubblica, che non si ritiene lecito di arrestarne la navigazione. Il caso in cui si potrebbe passare ad un sequestro di un vascello durante il suo cammino, sarebbe quello di debiti incontrati per causa di marina e nel luogo in cui si trova: negli altri casi si dee lasciarlo andare al termine della sua destinazione, ed ivi citata la parte fare gli atti di giustizia.

74. Che se il vascello fosse vicino a far vela, gli interessati nel di lui carico potranno farlo viaggiare ad onta di un sequestro di un terzo creditore; semprechè gli diano sicurtà fino alla concorrenza della somma cui ascende il valore della cosa sequestrata: e questa cautela provvisionale viene appunto concessa a motivo che allora le circostanze non permettono più che la partenza sia ritardata.

75. A tale effetto quelli che vorranno far navigare il bastimento, faranno tosto istanza perchè dai periti si passi alla stima della porzione sequestrata nelle regolari forme. In seguito il capitano raccoglie tutti i profitti del viaggio, se ve ne sono, e li rende a chi di ragione: per cui egli stesso si può costituire risponsabile in faccia del creditore sequestrante di prendere e conservare per lui i profitti della navigazione fino alla concorrenza della somma sequestrata.

76. Il comando della nave non può essere sequestrato, nè venduto; ma siccome quelli, cui viene aggiudicato il bastimento, essendone addivenuti padroni, possono congedare il capitano del bastimento e dare il comando ad un altro; così essendo per un fatto del proprietario del bastimento, da cui ebbe la commissione di comandarlo, ch'egli ne perde il comando col cessare di esserne il capitano, a questo è salvo il diritto di cercare dal padrone che lo nominò una indennizzazione proporzionata alle convenzioni fatte all'occasione che assunse il comando, ed al pregiudizio che gliene deriva. A meno che anche il capitano fosse compadrone di una parte della nave e non fosse obbligato negli impegni del proprietario, mentre allora i creditori debbono rimborsarlo dell'importo della di lui quota. Un capitano quindi che, supponiamo, avesse fatto un contratto di fare la caravana per tanti anni a lir. 100 al mese, e perdesse il comando della nave prima del tempo convenuto, dovrebbe essere soddisfatto de' suoi onorarj in ragione del terzo della totalità che avrebbe esatto, se avesse continuato a comandare il bastimento. Laonde, s'egli perde il comando per essere congedato dai creditori aggiudicatarj

del vascello, da loro dev'essere rimborsato, avend'egli per questo suo credito un titolo privilegiato, speciale ed ipotecario sul corpo del vascello medesimo, comunque i bastimenti si considerino in via di massima nella classe delle cose mobili, sui quali, per gli ordinarj principj di ragione, non militerebbe al creditore alcuna sequela di dominio nei termini dell'azione *quasi serviana* sugli effetti del suo debitore da altri oppignorati, o *pauliana* su tutti quelli del debitore oberato.

77. Egualmente si possono oppignorare col braccio del giudice marittimo gli effetti civili e crediti del debitore marinajo, e farli vendere od assegnare al creditore per esigerli: ma se il terzo debitore si oppone, questi non può essere convenuto che dal suo giudice naturale ed ordinario, senza che gli possa nuocere la prevenzione del giudizio o la continenza della seguita contestazione fra le prime due parti al tribunale di commercio.

78. Così pure, se in conseguenza d'una sentenza di questi tribunali si avesse a chiedere l'oppignorazione sopra beni stabili del venditore, il sequestro non essendo che un atto provvisionale, è permesso ai medesimi tribunali; ma se si trattasse di farli vendere o di apprenderli, non si potrebbe prescindere di dirigersi al giudice ordinario. *Cons. di mare, cap.* 26.

79. Che se, passando all'atto di oppignorazione e successiva alienazione dell'effetto esecutato, comparissero in sulla scena altri creditori poziori in diritto ed aventi un'azione prevalente ipotecaria sui beni ed effetti oppignorati; in tal caso ad istanza di uno o più creditori si potrebbe far luogo al processo edittale, ossia al concorso de'creditori; ed in questo caso il foro competente è quello del giudice, al quale l'oberato è sottoposto in riguardo alla sua qualità personale. E nascendo quistione sulla determinazione del giudice del domicilio, si riterrà quello ove il decotto tiene la maggior sede delle sue fortune e de'suoi negozj, o dove fosse egli morto o dove avesse ultimamente dimorato.

80. Che se avesse beni, negozj e stabilimenti in estero Stato, e con questo non vi fosse alcuna reciprocanza, ivi si dovrà aprire un altro concorso, e sui beni ivi situati sarebbero poziori que'creditori del paese agli abitanti esteri; a meno che per ragione di contratto o di altro diritto dovessero esperimentare le loro ragioni ne'beni esistenti fuori del

loro dominio, nel qual caso seguirebbero la lance di tutti gli altri creditori indistintamente.

81. Tale concorso dev'essere aperto senza dilazione, sia che il negoziante dichiari la propria incapacità di pagare i suoi debiti, sia che questa addivenga rimarcabile sulla piazza e tale di togliere il credito alle sue firme, sia finalmente che uno sia defunto, e l'erede od il suo rappresentante non voglia immischiarsi nell'eredità senza il beneficio della legge e dell'inventario della sostanza lasciata.

82. Il concorso può bensì essere domandato anche da un solo creditore; ma se fosse manifesto che la di lui domanda fosse mal fondata e diretta soltanto a vessare il debitore, prima di accordarlo e così rovinare affatto il commercio del mercante debitore, si dovrà per la disamina del caso assegnare una giornata al più breve tempo che sarà possibile, ed ingiungere al debitore l'obbligo di coprire i suoi creditori che avranno chiesto l'aprimento del concorso, ovvero formare il suo stato attivo e passivo e presentarlo nella giudiziale comparsa.

83. Quando esso debitore non avrà adempito nè all'uno, nè all'altro de' suddetti incumbenti, si riterrà constare della sua incapacità a soddisfare tutti i suoi creditori, e si dovrà assecondare immantinenti l'istanza del postulante, in decretando l'aprimento del concorso senza ulteriore ritardo.

84. Si dovrà pure aprire il concorso nel caso che da un creditore si presenti al giudice la prova che vi sieno contemporaneamente tre protesti di non fatto pagamento di lettere di cambio da lui debitamente accettate, o d'ordini bancarj o mercantili da lui emessi o girati nelle mani terze per causa del suo commercio; o tre sequestri ed oppignorazioni giudiziali ad istanza di tre diversi creditori, fra i quali può essere compreso anche quello che addomanda l'esperimento del concorso.

85. Parimenti se il debitore possedesse un sufficiente patrimonio al pagamento di tutti i suoi creditori, ma fosse soggetto per liquidarlo a gravi e lunghe discussioni, non che all'esperimento di molti atti giudiziarj, potrebbe eccitare il concorso de' suoi creditori, sia per vendere senz'altro alla pubblica asta i suoi beni e dimetterli con minore loro discapito e minore sagrificio delle sue fortune, sia perchè, convocati amichevolmente o giudizialmente i creditori, si determinino a concedergli

o una dilazione moratoria al pagamento o la remissione di qualche parte di credito.

86. Finalmente si può il concorso aprire ad istanza del medesimo debitore, il quale, vedendosi carico di debiti oltre le forze del suo patrimonio, per sottrarsi alle temute conseguenze degli atti giudiziali reali e personali, piuttosto d'esser esposto al pericolo di esser tratto in prigione, ricorre all'ignominioso estremo rimedio di fare la cessione dei suoi beni ai creditori e far aprire su di essi il concorso de' suoi creditori. E questo rimedio può essere da lui invocato tanto con una petizione formale, quanto con un avviso o lettera a' suoi creditori. *Bonis cedi non tantum in jure, sed etiam extra jus potest. Et sufficit et per nuncium, vel per epistolam id declarari. L. ULT., ff. DE CESS. BON. Nam in omni cessione sufficit voluntatis sola professio. L. 6, C. QUI BON. CED. POS.*

87. Da tale pericolo il debitore non si sottrae, se non è dai creditori o dal giudice ammesso ai beneficj della cessione, ed abbia perciò giustificato d'essere venuto meno per solo infortunio e senza sua colpa, non meno che abbia presentato lo stato specifico di tutti i suoi effetti sì stabili, che mobili, crediti ed azioni, colla nota dettagliata delle sue carte e de' suoi libri di negozio, indicando fedelmente il luogo ove esistono, e con quella de' suoi debiti, colla loro causa e col nome, cognome, professione ed abitazione dei rispettivi creditori; affinchè tutti esser possano a portata di veder, presso il primo nominato e nella cancelleria della camera di commercio, lo stato attivo e passivo dell'oberato da lui sottoscritto.

88. Nel caso che il debitore presenti uno stato infedele, si trovino alterati e non sinceri i di lui registri di negozio, ch'egli è tenuto di esibire in giudizio ad istanza di qualunque creditore per l'ispezione, s'intende egli tosto decaduto dai beneficj della cessione, ancorchè questa fosse stata accordata, nè viene più ammesso nè a goderla, nè a nuovamente impetrarla.

89. La perdita di tali beneficj non priva il decotto della facoltà di ottenere un salvo-condotto, mercè del quale difendere a' piè libero la sua persona e le proprie fortune. Se tale facoltà viene concessa dai creditori, vi dee concorrere l'assenso di tre delle quattro parti dei mede-

simi, rapporto al numero delle persone ed al valor delle pretensioni. Se viene chiesta dal giudice in loro contestazione, può egli accordarla qualora gli risulti manifesto vantaggio alla massa dei creditori dalla presenza dell'oberato, capace di fornire gli occorrenti lumi e mezzi di ragione.

90. In qualunque modo venga conceduto il salvo-condotto, non impedisce l'esercizio delle ragioni che ai creditori dissenzienti possono competere per un particolare titolo criminoso del debitore.

91. I beneficj della cessione de' suoi beni, ove questa sia stata dettata dall'impero di luttuose vicende che ridussero il debitore all'aperta insolvibilità, consistono nella libertà personale, nel permesso di ritenere anche finito il concorso i vestimenti, letti e le altre suppellettili indispensabili per se e per la sua famiglia, purchè questa non sia altrimenti provveduta, e nella continuazione d'un sufficiente assegno perchè non perisca la di lui famiglia, determinabile dal concorso dei creditori o dal giudice a misura delle circostanze; ma questo sussidio cessa col cessare del giudizio concorsuale.

92. I creditori donatarj o parenti, e molto più i conjugi, debbono nei termini delle loro facoltà, anche indipendentemente del rispettivo credito, continuare un sussidiale alimento al decotto, anche dopo finito il giudizio concorsuale; ed il giudice per officio di pietà ne determina la quantità.

93. Se risulta che l'oberato agì con frode de' suoi creditori, non solo è destituito dai beneficj, ma viene ben anche sottoposto alla procedura personale come doloso oberato, e si fa luogo contro lui, oltre il semplice arresto, allo stretto carcere ed altre pene afflittive. Si riferirà a tale delitto anche l'atto arbitrario di aver pagato qualche creditore non realmente poziore e liquido, dopo che sapeva di esser decotto o di aver contratti debiti dopo tal cognizione, o qualunque altra frode o simulazione lesiva all'interesse dei creditori.

94. La petizione di tali beneficj dev'essere accompagnata dalle suddette note e dall'offerta di essere pronto a giurare ad istanza di qualunque creditore di aver fatta una generale manifestazione di buona fede, altrimenti non è ricevuta. Questo giuramento dee altresì inchiudere la promessa di pagare i suoi debiti venendo a miglior fortuna, e ciò a

misura dei mezzi che gli verrà fatto di acquistare; in quanto però gliene sopravanzasse al decente mantenimento di lui e della sua famiglia, a seconda del proprio stato. *Is qui bonis cessit, si quid postea adquisiverit in quantum facere potest, convenitur* §. 1., *Sabinus et Cassius putabant qui bonis cessit, nequidem ab aliis, quibus debet posse inquietari. L. 4, ff. DE CESS. BON.*

95. Nella pubblicazione dell'editto concorsuale viene indicato il nome del primo creditore, cui per essere domiciliato nel luogo del giudizio e per avere uno dei maggiori interessi nel concorso, senza essere congiunto col decotto, si sarà intimata la petizione, che diè luogo al concorso, corredata di tutti gli opportuni allegati; agli altri basta un avviso spedito sulla rubrica del libello o dell'editto, coll'indicazione della comparsa per gli oggetti che potessero venire disputati.

96. L'editto si pubblica, oltre delle gazzette, nel luogo del domicilio del debitore e dappertutto ove sieno situati i suoi beni, o sappiasi esistere parte de' suoi creditori, massime se alcuni fossero notorj e non si vedessero notificati. Ai creditori assenti, ai quali viene sempre deputato un curatore, deesi accordare un tempo più lungo per i loro incombenti.

97. Per gli esteri il tempo ad insinuare il loro credito è il doppio di quello per i nazionali: ma se quelli terranno nello Stato un legittimo rappresentante, dovranno prevalersi del termine prescritto ai nazionali.

98. Dovendo il concorso essere individuo, universale ed inseparabile, dal momento che vien pubblicato il detto editto tutte le cause passive del debitore debbono rimettersi al giudice del concorso, nè può il decotto venir altrimenti molestato in giudizio con altre citazioni, nemmeno dal fisco. Tutta la sostanza del debitore viene descritta, e lui si destina un curatore alle liti, il quale, con altri che si deputano amministratori, veglia sulla difesa e buona amministrazione della sostanza concorsuale.

99. Nel concorso debbono insinuarsi anche i pretendenti proprietà od ipoteca sopra qualche mobile o stabile che all'aprirsi del concorso esistesse nella massa, ed anche i creditori che avesserò pegno nelle mani, o che avessero un credito compensabile con altro debito verso del decotto; salvo che il compenso nascesse da un conto corrente di commer-

cio, nel qual caso basterebbe insinuare il loro residuo attivo risultante dal bilancio.

100. Che se il curatore alle liti mal difendesse la sostanza dell' oberato, questi può entrare in causa a difendere le sue fortune ed opporsi intanto a qualunque vendita si volesse fare de' suoi beni. *Is qui bonis cessit, ante rerum venditionem utique bonis suis non caret: quare si paratus fuerit se defendere, bona ejus non veneunt. L. 3, ff. DE CESS. BON.*

101. Nell' egual modo, se risultasse che le sue fortune sono sufficienti a soddisfare tutti i creditori senza che sieno esposti al pericolo della riduzione, può il debitore cercare la restituzione in intiero contro la fatta cessione de' suoi beni, ritornare a vita civile e pagarli da lui stesso, sia con assegni reali, sia col prezzo di vendite de' proprj effetti. *Quem pœnitet bonis cessisse potest defendendo se, consequi, ne bona ejus veneant. L. 5, ff. DE CESS. BON.*

102. Se le sventure preparate dall' invincibile mano del destino ridussero l'uomo a sagrificare a loro impero tutto il suo patrimonio e la propria riputazione, primo elemento ed anima del commercio, ben deesi al cittadino permettere di risorgere dallo stato crudele di avvilimento e d'ignominia, s'egli viene a dimostrare che le meglio calcolate sue fortune presentano mezzi sufficienti per soddisfare l'intero corpo de' suoi creditori. Debbon pur questi riflettere che assai vicini han fra loro i confini, ricchezza e povertà, ond'il passaggio è spesso opra sol d'un istante. A tutto l'uomo può trovar riparo, fuorchè al destino: le virtù stesse non valgono nè a piegarlo, nè a da lui sottrarsi. Egli è perciò che gli antichi mai indirizzarono un tempio, un' ara all' implacabile Fato. *Desine Fata Deum flecti sperare precando. VIR. Præceps agit omnia Fatum. LUC.*

103. E sebbene fra i creditori del concorso debbono per i primi essere posti quelli che ripetono un bene mobile od immobile di loro proprietà, che al tempo dell' aprimento del concorso siasi trovato esistente in natura nell'elenco dei beni dell'oberato; pure per non arrenare il commercio e pregiudicare la navigazione, anche in pendenza di esso concorso, potrà il proprietario insinuato d'un bastimento o di altro effetto spettante alla navigazione, previa stima e sicurtà del valore dell'effetto,

prevalersene negli usi del suo commercio, anche pria che tale bene gli venga aggiudicato.

104. Vanno pure innanzi que' creditori che hanno fatte delle spese utili alla conservazione dei beni della massa, come il curatore, l'amministratore e simili, i quali, al dire di Ulpiano, hanno salvata la causa di tutti i crediti: *salvam fecerunt totius pignoris causam. L.* 6, *ff. qui pot.*

105. Se prima o durante il concorso fosse morto il debitore, si collocherebbero anteriormente le spese necessarie fatte per la sepoltura. Tutte le nazioni sogliono rendere agli estinti gli estremi ufficj di pietà: è questo un debito di tutte le genti che la natura, la religione ed il comune senso ingiungono ai mortali. *Maxima est enim ratio, quæ religionem salvam facit.* ULPIAN. *L.* 1, 12 *et seq., ff. de relig. et sumpt. funer.*

106. Alla stessa prima classe appartengono i medici, chirurghi e speziali che si prestarono o somministrarono medicinali all' oberato nell' ultima malattia e dentro l'anno, da computarsi dall' aprimento del concorso in addietro.

107. Anche i domestici inservienti alla persona o alla casa del debitore sono qui collocati, e dopo essi gli inservienti delle botteghe, negozj o fabbriche per il loro salario e vitto convenuto, e non percepito da un anno, da computarsi come sopra.

108. Nella seconda vengono quelli che sono forniti d' un credito avente un pegno od ipoteca: *L.* 32, *ff de reb. auct. jud. possid.*, secondo la poziorità ed epoca del rispettivo loro titolo. Di tale natura sono i creditori di residuo prezzo, di carichi pubblici, di spese erogate nel ristoro d'un fondo, d'una casa, il locatore e la moglie per la sua dote e le ragioni dotali a norma delle *L.* 54, *ff. de jur. dot. L.* 12, *C. eod. L. ult. C. de ser. pign.*, colla distinzione però, che rispetto a questa l'espressa ipoteca dotale vince l'anteriore tacita e la tacita dotale vince la posteriore espressa; il locatore però e chi ha soccorso la famiglia della stessa moglie vanno innanzi di lei, a motivo ch' ella pure abitò la casa e godette dei soccorsi dati alla famiglia.

109. Che se fra i detti ipotecarj vi è il creditore per cagione di deposito, viene preferito ad ogni altro per la cosa depositata, tuttora esistente in natura presso il debitore, senza che si possa far luogo ad al-

cuna riconvenzione, od al benefizio di ritenzione o compensa. §. 20; *inst. de act. L.* 7, §. 3, *ff. depos. L.* 11, *C. eod. L.* 14, *C. de comp. auth. Sed jam, C. depos.* Anche per la locazione, il comodato, mandato ed il pegno speciale, ritenendosi sempre il dominio delle cose date od affidate al debitore, vi milita una pari poziorità per la vindicazione delle medesime. §. 2, *inst. quib. mod. re contr. ob. L.* 8, 9, *ff. de com. L.* 25 *e* 34, *Cod. locat. et cond. L.* 11, §. 3, *ff. locati. L.* 9, *C. de pign. act.*

110. Il Chemnit, *de jur. prælat.*, §. 13 *et seq.*, pone in questa classe anco il pupillo, il minore ed il militare per le cose acquistate col loro danaro ed esistenti presso del debitore. *L.* 7, *ff. qui pot. in pign. L.* 5, *ff. de peculio. L.* 8, *C. de rei vindic. L.* 3, *C. quando ex facto tut.*

111. Sono pure in questa classe i figli dell' oberato che cercano di vindicare i loro beni castrensi od avventizj pieni. *Faber in Cod., L.* 6, *tit.* 34, *def.* 3.

112. Per affinità di ragione anche il socio ed il coerede hanno la stessa prelazione sui beni caduti in concorso e comuni con loro.

113. Molto più poi dev' essere in questa classe posto e preferito il padrone della cosa a lui rubata, della quale non gli è mai tolto il diritto di vindicarla da qualunque terzo possessore, anco di buona fede. *L.* 2, *C. de furt. L.* 3 *e* 23, *C. de rei vindic.*

114. Parlandosi però di questi, come di altri effetti mobili, se il padrone, dalla legge o dal patto, non ha su di loro riserbato una speciale specifica ipoteca, come il rigattiere, il depositante e simili, non portano seco al loro padrone alcun diritto di prelazione; giacchè i mobili non lasciano sequela di dominio, ma debbono esser posti nella massa comune per darne il prezzo in concorso degli altri creditori. *Azuni, art. giudizio*, §. *XIX in fine.*

115. E siccome gli accennati titoli danno al creditore del capitale una preferibilità sugli altri creditori ad essere soddisfatto; così lo stesso favore viene accordato ai rispettivi interessi che seguir dovranno la stessa sorte del capitale loro principale, e lo stesso dicasi per i proventi alla ragion mercantile e per le spese giudiziarie fatte per ottenere la liquidità d' un credito istrumentato.

116. Se però gli interessi saranno più arretrati d'un triennio dal giorno dell' aprimento del concorso, essi non apparterranno che alla terza classe. L'indolenza d'un negoziante a tener in corrente il suo debitore, almeno riguardo agli interessi, non dee nuocere agli altri che più solleciti sono stati del regolare incasso del proprio avere; salvo che pria del concorso si fosse già spiegata una petizione per aver il suo capitale od anche gli interessi, nel qual caso il detto triennio si misurerà dal giorno di detta petizione in addietro.

117. Sono collocati nella quarta classe que' creditori, compresi il fisco e la nazione, che assistiti non sono da un titolo ipotecario, come i legatarj e creditori chirografarj.

118. E nella quinta sono posti quelli che non derivano il loro credito che da un atto di pura beneficenza e liberalità del debitore; semprechè un tale atto non sia garantito da pegno od ipoteca, nel qual caso apparterrebbero alla seconda.

119. Deesi qui avvertire che i creditori della prima e seconda classe vengono sulla sostanza del decotto pagati in proporzione progressiva e cronica dell'intiero loro credito, a seconda della loro anteriorità; ma quelli della terza, quarta e quinta vengono soddisfatti sulla rimanente sostanza in proporzione di contributo geometrico, senza che possano fra di loro pretendere alcuna priorità.

120. Gli aggiudicatarj, cioè quelli che mediante sentenza o decreto hanno ottenuto un giudizio che determina la quantità del loro credito, comunque fossero passati fino all'oppignorazione od apprensione dei beni del debitore, vengono in ragione di solo tempo considerati come posteriori agli altri anteriori ipotecarj creditori, e solo dal giorno del decreto o della sentenza anteposti ai chirografarj ed a quelli della quarta classe, ad onta che originariamente il loro credito fosse di quelli ad una tal classe appartenente. Ma se il creditore, pria che il suo debitore fosse fallito, si trovasse già al possesso del fondo appreso, egli non potrebbe essere turbato nel suo possesso che dagli aventi una speciale ipoteca. Egli è perciò che gli aggiudicatarj sono gli ultimi della seconda ed i primi della terza.

121. Anche i creditori originariamente ipotecarj possono esser costretti a fraternizzare coi chirografarj, se avranno desistito da certi atti legittimi

che ne conservano l'ipoteca, o non avranno adempite le formalità necessarie per l'acquisto di essa.

122. Ove nei creditori vi fossero dei cittadini esteri, questi verranno trattati nei loro diritti colla stessa regola e misura con cui vengono quelli dello Stato trattati dai giudici della nazione, o del principe cui l'estero appartiene; mentre negli atti civili deesi esattamente dai popoli osservare un reciproco eguale contegno di riguardi sociali.

123. Chi si credesse posto in una classe inferiore a quella che gli appartiene di diritto, dee fare la sua causa di prelazione in concorso non solamente del curatore che avrà fatto il progetto, ma eziandio di quel creditore, che in caso di riforma verrebbe ad essere pregiudicato.

124. Pendente il concorso è debito dell'amministratore di conservare gli effetti preziosi, dei quali n'è risponsabile; di far vendere al miglior prezzo possibile quelli che sono soggetti a guasto o consumazione, e di non utile e costosa conservazione. Egli venderà sempre coll'esperimento dell'asta, a meno che il consenso dei creditori non abbia date al medesimo altre determinazioni e facoltà.

125. Le botteghe, le fabbriche ed i negozj aperti ed in attività dovransi dall'amministratore far continuare per conto del concorso, ed ove rilevasse che fossero assolutamente perdenti, dovrà farne parola ai creditori perchè deliberino, se intendano di farli cessare ed alienare, prima che si risolvano di chiuderli o stralciarli, o venderli all'asta insieme degli altri beni concorsuali.

126. Prima di vendere a minor prezzo della stima debbonsi fare due esperimenti d'asta pubblica. Al terzo si vendono anche meno di quella, o si danno a quel creditore che ne accettasse l'effetto al prezzo della stima prima di venire al terzo incanto.

127. Trattandosi poi di un effetto stabile fondiario, si viene sempre al terzo incanto, e qualora il prezzo offerto non superi tre quarti della stima, è riserbato ai creditori perdenti il diritto di reluizione del fondo venduto, purchè se ne cerchi la ricupera di esso dentro un anno dalla seguita vendita. A chiunque ne sia l'acquirente viene sempre rilasciato il documento, se vi esiste, della provenienza del fondo comperato: se molti comperano a parte a parte l'eguale fondo, il ricapito si dà al primo che

acquistò, ed agli altri si rilasciano delle copie autentiche a spese della massa.

128. Venendo il caso di passare all' esperimento dell' asta, e non ostante l'esperimento di questa rimanessero invenduti i fondi della massa concorsuale, non è ai medesimi dovuto alcun utile, ma debbono prenderli a giusto prezzo di stima. *Auth. Hoc. nisi C. de solut.* Salva però la ragione ai creditori poziori di mano in mano di prendere l'utile del terzo, quando, soddisfatti tutti gli altri, vi restassero tuttavia dei beni ove prenderlo.

129. Malgrado però l'ordine sopra menzionato di procedere nelle cause concorsuali, si potrà anche in pendenza di quelli passare al pagamento di un debito o consegna di un effetto, di cui non sia controversa la proprietà, a chi ne sia il vero padrone, mediante idoneo avallo per il valore di esso, od anche alla vendita all' incanto di quegli effetti di assoluta proprietà del debitore, quando un estraneo presenti vantaggioso partito e cauti almeno l'offerta del prezzo della stima.

130. Qualunque creditore ed il debitore stesso può farsi render conto dall' amministratore della gestione da lui fatta della sostanza concorsuale; ma citato da un solo è facoltativo all' amministratore di citare tutti i creditori, perchè in una o in più sessioni facciano i loro rilievi, o riconoscano per regolare ed esatta la seguìta amministrazione. Nel caso di contestazione ha luogo avanti del giudice un regolare rendimento di conti. Questi vengono presentati ai creditori ed al debitore od ai rispettivi loro rappresentanti, perchè vi facciano i loro rilievi: l'amministratore fa su di questi i proprj schiarimenti e li fa comunicare agli opponenti, i quali propongono gli ulteriori loro rilievi, ed alla vista di tutti questi l'amministratore innoltra al giudice i suoi schiarimenti finali.

131. Dee qui avvertirsi che al debitore contro il curatore compete l'azione *in factum* per il danno, che questi abbia dato sulla sostanza e persona di esso debitore per dolo o colpa lata: ed ai creditori, se il curatore è stato costituito con mandato, compete l'azione di *mandato*, se dal giudice, l'azione di *negozio-gestore* contraria, affinchè renda i conti dell' amministrazione nel modo dei tutori e curatori; salvo che per tale amministrazione dee prestare la sola colpa lieve, non già la lievissima. Non compete però al debitore, nè ai creditori alcuna ipoteca nella

sostanza dell' amministratore, essendo meramente personale il suo debito: e se fossero molti i curatori costituiti, questi sono tenuti solidalmente; eccettuato il caso che tra essi fosse divisa l'amministrazione e l'incombenza d'ufficio, mentre in allora essi avrebbero il beneficio dell' ordine a guisa de' tutori.

132. Siffatta resa de' conti dee addomandarsi innanzi al giudice del concorso stesso per non dividere la continenza del giudizio, di cui la resa dei conti d'amministrazione n'è una sequenza, comunque la causa del rendimento de' conti si debba ordinariamente fare nel luogo del domicilio dell' amministratore: non sarebbe peraltro incompetente eziandio il giudice del territorio in cui sono situati i beni amministrati.

133. Chi addomanda la resa de' conti, dee al concluso della petizione porre la comminatoria, che in caso di contumacia sia lecito al postulante di giurare quanto è del suo interesse che sieno resi i conti nel termine dalla legge stabilito, facendosi in difetto creditore di quella somma che risulterà dal proprio giuramento estimatorio.

134. Siccome i debitori decotti non sono liberati se non hanno soddisfatto l'intiero loro debito, come già scrisse l'imperator Alessandro ad Ireneo: *Qui bonis cesserint, nisi solidum creditor receperit, non sunt liberati. L.* 1, *C.* QUI BON. CED. POSS., così i creditori, che vengono soddisfatti intieramente, rilasciano la rispettiva quietanza e restituiscono i documenti originali del loro credito; e quelli che sono pagati solo in parte rilasciano la corrispondente ricevuta e fanno fare sui loro ricapiti l'annotazione del parziale pagamento.

135. Che se tutti vengono soddisfatti dell'intiero loro avere, od interamente di quello che si convenne nel patto pregiudiziale de' creditori, in allora il debitore ricupera tutte le carte ritirate dai creditori col residuo delle di lui sostanze, o vengono esse restituite al di lui erede, e viene per tal modo dichiarato finito il suo concorso.

136. Il *patto pregiudiziale* è un accordo o composizione amichevole o giudiziale, con cui sopra istanza del debitore o d'un creditore, od anche di un terzo, i creditori prima e dopo aperto il concorso rimettono al debitore una parte della loro pretesa o gli concedono una dilazione al pagamento.

137. Perchè questo patto sia accettato dal corpo dei creditori dee

uno di essi od un terzo assumere in se l'obbligazione cautata da idonea sicurtà ed approvata dalla maggior parte de' creditori, di pagare tutti i debiti ridotti nel convenuto ribasso e nel tempo stabilito; e dee un tal pagamento riuscire più utile ai creditori di quello che possono sperare dalle facoltà dell' oberato, avendo effetto il giudiziale concorso.

138. I creditori aventi anteriore titolo di pegno od ipoteca non sono obbligati di accedere all' accordo pregiudiziale, se non vengono assicurati di conseguire quanto in forza dei rispettivi titoli possono ottenere sulla sostanza del debitore.

139. La maggiorità dei voti de' creditori si desume in ragione composta del numero dei votanti, ed allora è aritmetica, e dall' importo delle rispettive pretese cumulativamente nel senso geometrico. Se quindi nel complesso è maggiore il numero dei voti affermativi, si attende il numero delle persone, e la decisione è in ragione aritmetica. Ma se il numero de' voti affermativi è bilanciato, e molto più se vinto dai negativi, si attende il maggior importo delle pretese in ragione geometrica. Poichè due possessori di due quadrati di sedici prevalgono a due possessori di otto. E se nel primo caso si è deviato da questa massima, fu per agevolare la spedizione del concorso, e per quella presunzione favorevole che si accorda all' opinione di molti uomini in preferenza a quella di pochi, quantunque a questa potessero appartenere quelli che hanno maggior diritto di preopinare.

140. In conseguenza di tale favore, per accordare il ritardo al pagamento ed il salvo-condotto, si hanno per assenzienti i creditori citati e non comparsi, e si mettono in calcolo le rispettive pretese non liquidate, ma presentanti un plausibile titolo di credito. Ma per ridurre il debito le pretese debbon essere incontrovertibili, e non si calcola sul voto di quelli che si progettano per essere interamente soddisfatti.

141. L'effetto di questo *patto pregiudiziale* è di esentuare il decotto da ogni arresto personale, ad onta che alcuno dei dissenzienti facesse delle istanze a di lui danno; salvo che si trovasse di già sotto la criminale inquisizione, o che vi fosse altrimenti luogo contro di lui a procedere d' ufficio per titolo di frode.

142. Se l' oberato viene nei suddetti modi a cedere i proprj beni, riducendosi con questo atto di morte civile nello stato equivalente ad una

morte naturale, viene ad autorizzare la moglie a chiedere ed ottenere in costanza di matrimonio la restituzione della dote. Ma il lucro che la moglie fa dell'aumento dotale, comunque lo ripeta dal concorso, dee riporlo cautamente nella famiglia a sostentamento del marito, finchè egli vive. Avendo figli, o continuando il marito nell'indigenza, anche la dote dee supplire a tutti i sussidj di pietà e carità domestica.

143. Sebbene il giudice nel decretare le compârse dei creditori e gli atti relativi ad un giudizio concorsuale debba concepire il decreto col termine perentorio e colla comminatoria della perdita de' loro diritti in caso di contumacia; pure vi sono dei casi in cui questa può essere purgata a termini di diritto col beneficio della restituzione in tempo a far valere le sue ragioni.

144. I pupilli, i minori, le donne non negozianti, le comunità, i luoghi pii, gli assenti possono godere di tale beneficio, semprechè non abbiano incorsa la contumacia per un fatto dei lori tutori, amministratori od altri rappresentanti, nel qual caso starà fermo il giudizio seguìto, e ad essi competerà *l'azione in fatto* per essere indennizzati dagli autori dei proprj danni.

145. Così il padrone, che non si oppone entro il prefinito termine per conservarsi i proprj diritti, perde il dominio o *jus in re* sulla cosa già venduta o consegnata al compratore; viene però ammesso al concorso cogli altri creditori ipotecarj sul prezzo di essa, eccetto il caso in cui anche il prezzo fosse già stato distribuito. Ma se una giusta causa, come l'assenza ec, avessegli impedita l'accennata opposizione nello stabilito termine, avrà luogo la restituzione in intiero.

146. Sebbene durante il concorso nessuno possa essere in via di regola soddisfatto del suo avere; pure s'egli avrà date prove del suo credito, s'egli dimostrerà essere a lui dannoso ogni ritardo, come se il vento esigesse di far pronta vela, egli potrà conseguire quella somma che al giudice sembrerà conveniente alle circostanze del concorso e del creditore, ove questi dia una cauzione idonea di rappresentare ad ogni ordine del giudice la somma domandata co' suoi interessi.

147. Nell'egual modo se venisse il destro di vendere in pendenza del concorso gli effetti e beni dell'oberato, i creditori anteriori e massime i privilegiati potranno chiedere un provvisorio pagamento del loro

credito; ed ove fosse una somma forte da essi pretesa, dovranno presentare come sopra un' idonea cauzione.

148. Nella sostanza dell' oberato trovandosi beni fedecommessarj, devonsi questi stralciare dalla massa, come a lei non appartenenti; ed il curatore ed amministratore non si occuperanno che dei frutti che potessero esservi ad esigere dai detti beni, pendente la vita del comun debitore.

149. Nei beni spettanti ai di lui figli per peculio avventizio o profettizio, se sarà lasciato prima che il padre cadesse oberato, nemmeno i frutti spetteranno al concorso. Imperocchè sarebbe sommamente duro e crudele che aggiungendo rovina a rovina il padre ed il figlio venissero d' un colpo privati dalla beneficenza di un terzo o d' un parente, a motivo che le sventure costrinsero il padre a cedere i suoi beni ai proprj creditori.

150. Trovandosi inviluppati nel concorso dei mallevadori, che per la contratta sicurtà avessero pagate delle somme a scarico del decotto ed a favore dei terzi creditori, a beneficio dei quali fece la cauzione, essi dovranno essere, per quanto avranno pagato in tale causa, collocati nella classe cui apparterrebbero essi terzi creditori, se non fossero per anco stati soddisfatti dall' originario loro avere.

151. Qualunque però sia la natura del credito insinuato in concorso, desso viene sempre ritenuto insussistente fino che dai ricapiti incontrovertibili non ne risulti la di lui sussistenza, non potendosi questa assolutamente desumere dalla confessione o ricognizione del debitore fatta dopo che si è trovato nello stato di fallimento.

152. Se il decotto fosse maestro o padron di nave, lochè altro non significa che un nocchiero, il quale non possiede la nave che in nome dei proprietarj che l' hanno fatta fabbricare e mettere in acqua, non potrebbe arrogarsi alcun dominio sulla medesima, quantunque il tempo della prescrizione fosse trascorso. Imperocchè mancherebbe egli della buona fede e del giusto titolo per trarne partito dalla prescrizione, e qualunque tempo non potrebbe mutare la causa del suo possesso, nè prescrivere una cosa ch' egli sa di possedere senz' animo di dominio ed in non suo nome.

153. Trovandosi nei creditori del concorso della gente di equipaggio,

come marinaj ed altri inservienti, ovvero persone che abbiano somministrato effetti necessarj alla costruzione, equipaggio od approvvigionamento dei vascelli, o siansi prestate al lavorerio e ristoro dei medesimi, sebbene le leggi di questo Stato accordino due anni di tempo ad agire per tali crediti, pure secondo le leggi dell' ordinanza di Francia cadono nella prescrizione dopo l'anno dal giorno della consegnata merce o del fatto lavoro; a meno che un tal credito non sia stato ridotto a chirografo, a conto scritto od a giudiziale intimazione.

154. Sotto l'eguale prescrizione cadono i proprietarj che avessero ad agire contro il nocchiero oberato per il rilascio delle loro mercanzie caricate nel di lui vascello, ed un anno fosse decorso dal giorno in cui fu compito il viaggio. Non è infatti verosimile che un negoziante lasci passare un anno dall' arrivo della nave senza domandare al capitano il rilascio delle mercatanzie ivi contenute e descritte nella carta presso di lui esistente.

155. In conseguenza dello stesso principio nessun negoziante sarà in diritto di spiegare domanda contro il nocchiero, nè contro gli assicuratori per danni sofferti dalla sua mercanzia, dopo averla ricevuta senza protesto o diffidazione, a meno che si trattasse di un vizio nascosto e non prevedibile all' atto della consegna. A questa limitazione appartiene il caso giudicato dall' ammiraglità di Marsiglia colle sentenze 10 giugno e 11 dicembre 1750, in cui si trattava di un barile ritrovato pieno di chiodi e vecchi ferri, invece di noce moscata, che solo otto giorni dopo si sono scoperti; ma se un mese fosse scorso senza protesto dal giorno della consegna, opina il commentatore dell' ordinanza che sarebbe stato prescritto ogni reclamo.

156. Tale atto di protesto si pratica di farlo dentro 24 ore dalla seguita consegna ed in iscritto. Poichè non cade sotto i sensi che uno che riceva le sue merci, non ponga subito la mano ai recipienti per visitarle, e trovatele guaste guardi un indifferente silenzio oltre 24 ore.

157. Nello stesso caso trovasi il capitano che avesse a pretendere delle avarie, per le quali dee fare il suo protesto nella sua dichiarazione di arrivo, ed una riserva nella carta di quitanza ch' egli rilascia all' atto che riceve il suo nolo; altrimenti si ritiene a lui imposto perpetuo silenzio.

158. Ma simili atti di protesto e riserva, perchè abbiano effetto, debbono entro di un mese o di giorni 15, a seconda dei rispettivi regolamenti giudiziarj, essere seguiti dalla formale petizione dei protestati danni, corredata dai ricapiti che li giustifichino; ed a ragione, per non ritenere in sospeso delle contestazioni che potrebbero addivenire senza effetto, ove col tempo si alterasse o mancasse lo stato della cosa disputata.

159. Egualmente il nocchiero dopo il rilascio delle merci non è più autorizzato ad allegare degli altri casi fortuiti, oltre quelli già da lui menzionati nel suo rapporto; il quale essendo un atto a tutto suo vantaggio, vi è tutta la presunzione che vi abbia già detto quanto poteva dire.

160. In ordine ai danni recati dall'abbordaggio, vale a dire dall'urto di due o più vascelli male assicurati in porto o nella rada, o sbattuti dalla forza de' venti, mentre sono fermi nell'acqua, la domanda della loro indennizzazione dee farsi 24 ore dopo il patito danno, se l'accidente è seguito nel porto o nelle rade, od in altro luogo, ove il nocchiero possa agire.

161. Questo danno in via di regola dev'essere sopportato egualmente sì dal vascello che l'ha cagionato, che da quello che l'ha sofferto, a meno che provenga da colpa od incuria del nocchiero, nel qual caso egli solo n'è risponsabile.

162. Il termine d'ore 24 cessa d'esser fatale, se l'accidente è succeduto fuori del porto od in alto mare, nel qual caso la domanda d'indennizzazione viene prorogata fino all'arrivo del vascello nel porto cui è destinato, od in quello in cui nel cammino avesse a far rilascio, cominciando a decorrere il termine soltanto dal momento in cui è arrivato.

163. In ordine agli alimenti che dagli osti e bettolieri si possono fornire ai marinarj e gondolieri, se la somministrazione è avvenuta per ordine del capitano o nocchiero, questi con loro n'è tenuto per il pagamento, ed incorre eziandio l'ipoteca sulla nave, come per titolo di fornitura di vettovaglie necessarie all'equipaggio del vascello. In questo caso partendo l'ipoteca dall'azione *de in rem verso* del bastimento, di cui l'equipaggio n'è l'essenziale parte, sarebbe dessa esperimentabile contro

della nave, quand' anche il capitano avesse agito senza l'assenso dell'armatore presente, od in di lui assenza. Imperocchè nell' uno e nell'altro caso i marinaj impegnati al servizio del bastimento avevano ogni diritto ad essere alimentati a spese dell' armatore.

164. Siccome però il capitano non può sapere quanto siasi somministrato a' suoi marinaj; così se dentro un anno ed un giorno dal dì che cessò di somministrare il tavernajo non promoverà la sua petizione, sarà lui precluso l'adito ad agire per tal causa.

165. Supposto poi che i marinaj fossero assoldati giornalmente e ne percepissero il loro stipendio, il tavernajo dovrebbe nell'indicato termine dirigersi contro le loro persone e beni, ed ove di questi non ne avessero, non gli sarebbe lecito di chiederne il loro arresto che dopo finita la spedizione marittima: poichè il pubblico bene ed il favor del commercio esigono che per tali titoli arrestar non si possano nel procinto o nel corso della spedizione, e tanto più che il tavernajo, da buon padre di famiglia, doveva, pria di continuare la somministrazione degli alimenti, interpellare il capitano, s' egli rispondeva del vitto che fornito si fosse a' suoi marinaj.

166. Nel caso che il capitano autorizzasse il tavernajo a somministrar loro le vettovaglie, ed il conto delle somministrazioni fosse poi da lui vidimato, l'azione ad agire durerebbe 30 anni contro la persona del capitano, ed in perpetuo contro del vascello di cui essi ne formassero l'equipaggio. E non riuscendo di avere una liquidazione di conti, basterebbe per perpetuare l'azione che il conto stesso fosse nelle forme e coll'opera del giudice, fatto intimare ai marinaj ed al capitano, ove la somministrazione fosse seguita di suo consenso, e che a siffatta intimazione nessuno avesse contraddetto nei termini dalla legge stabiliti.

167. Regolato per tal modo il credito de' tavernaj, se il vascello venisse ad essere alienato, anche all' incanto giudiziale, sarebbero essi pagati nella maniera che la legge accorda ai medesimi marinaj per il loro stipendio e mantenimento.

168. E sebbene il vascello, a propriamente parlare, seguendo la generale opinione degli autori che su di esso scrissero, non si possa ritenere nella classe degli stabili; pure rassomigliando ad un fondo istrutto, per l'eccellenza della di lui istituzione e per il favor che si dee al com-

mercio ed alla navigazione, vien esso ritenuto capace di sequela di dominio e di marchio ipotecario, come se realmente fosse un effetto immobile. Se in fatti fosse un mobile, nel caso che venisse alienato dal capitano, non potrebbe più essere rivendicato dal proprietario, appunto perchè i mobili non hanno sequela di dominio: eppure un vascello che si venda dal nocchiero senza speciale procura dell'armatore, può da questo rivendicarsi, e l'incauto compratore si espone a perdere il prezzo. « Cette défense est de droit, car le capitaine n'étant point le propriétaire du navire, il ne peut le vendre; et celui qui l'acheterait, s'exposerait à perdre le prix qu'il en aurait donné, si le propriétaire venait à le revendiquer. » *Com. de marine t. 1, p. 266.*

169. Egli è perciò che, seguendo la vendita giudiziale di un bastimento, si fa luogo su di esso ad una specie di concorso fra i creditori verso del medesimo, su cui gli ipotecarj e privilegiati ottengono il primo luogo. Sotto questo rapporto almeno è dunque indisputabile, che quello è legalmente considerato come uno stabile, comunque di sua natura esso sia mobile. Il Vicat nel suo *Vocab. jur. utriusque* colloca la nave nelle cose mobili, *navis est corpus mobile*, e lo induce al par di Gottofredo ne' suoi commenti dalla legge 1, §. 7, *ff. de vi et vi arm.*, e dalla legge 20, §. 4, *ff. quod vi aut clam. Quod in navi fit, vel in alia qualibet re vel amplissima, mobili tamen.* Ma queste due leggi riguardano l'interdetto, cui non si può far luogo, se uno viene ingiustamente e con forza espulso dalla nave; non potendosi con lui agire, che nel caso che l'espulsione segua da un suolo permanente. *Pertinet hoc interdictum ad eos tantum qui de solo deiiciunt: ut puta de fundo, sive edificio: ad alium autem non pertinet . . . . ad res mobiles non* §. 2, 6 *dict. L. 1, ff. de vi.* Pare quindi che Ulpiano in questa legge ritenga, che se ad uno viene invaso il proprio vascello, debba egli agire coll'azione di furto e di cose rapite in criminale, o di esibizione o restituzione in civile. Ma a' giorni nostri, che il bastimento è un vastissimo edificio eretto sul mare, e che stando sempre scortato dall' equipaggio non potrebbe certamente essere predato che in guerra od in corso da' nemici belligeranti o dagli armatori, il caso del furto addiviene affatto ipotetico in lui, facile ed ovvio quello che uno sotto pretesto di eredità, di contratto o di altra azione lo invadesse, scacciandone il possessore;

giacchè il possesso è un essenziale estremo per usare del citato interdetto.

170. A ciò aggiungasi, che Pomponio nella *l.* 30, *ff. de usur. et usuc.* distinguendo tre generi di corpo, ascrive la nave a quello degli stabili, come l'edificio, l'armario, il quale era pure in senso degli antichi un vasto fabbricato pubblico o privato, inserviente a biblioteca ed armeria od arsenale. *Est igitur* ARMARIUM, *quod vulgo* ZEUHAUS *vocamus, ubi machinæ bellicæ, tela, sagittæ, aliaque ejusmodi generis arma reponuntur. Estque privatum et publicum Spieg.* LEXIC. CALV. *Armarium eadem notione latini scriptores usurpant.* Juv. Sat. 3, v. 219. *Bibliotheca, vel armarium, vel archivium* ..... Visio Guetini cap. 2. *Ædificium quoddam facturi, in modum armariorum italicorum præfiguratum.* Du Cange Glossar. Vi è dunque il caso in cui anche i compilatori del testo compresero la nave nella classe degli effetti stabili, facendone di essi una chiara distinzione dai mobili. *Alterum quod ex contingentibus, hoc est pluribus inter se cohærentibus constat, quod connexum vocatur: ut ædificium, navis, armarium* .... *quod* ..... *secundum genus in usucapione quæstionem habet* .... *Quid ergo in his, quæ non quidem implicantur rebus soli, sed mobilia permanent, ut in annulo, gemma? In quo verum est et aurum et gemmam possideri, et usucapi.*

171. Se ne' sensi della commentata *l.* 1, *ff. de vi* un' isola natante sull'acqua può essere soggetta agli effetti dell'ivi menzionato interdetto, io non vedo perchè un bastimento ne debba essere escluso; mentre per avventura più questo di quella può essere nel profondo del suolo penetrata ed aderente: giacchè le terre ferme così, come le natanti non hanno altro centro che quello del mare, e la terra così, come l'acqua serve di suolo agli edificj che rispettivamente vi sono dagli uomini costrutti.

172. Trattandosi perciò d'un vascello o bastimento, o di altra nave di gran porto, io non dubito che debbasi ragionevolmente collocare nella classe degli stabili, anzi che dei mobili.

173. Vediamo in fatti che al dir di Alfeno nella legge *Proponebatur* 76, *ff. judic.* se una nave viene ristorata in modo, che tutto il materiale ne sia cambiato, si ritiene sempre, al pari d'un edificio, che la nave

stessa esiste e rimane sempre dessa vincolata alle inerenti ipotecbe. *Itemque navem, si adeo sæpe refecta esset, ut nulla tabula eadem permaneret, quæ non nova fuisset, nihilominus eandem navem esse existimari,* cui è conforme il disposto dalla *l.* 83, §. 5, *ff. de V. O.* Hanno dunque le leggi riconosciuti nel vascello i definitivi caratteri dell'edificio immobile, cui l'hanno parificato: mentre se una casa è ipotecata, quantunque per riedificarla o ristorarla venga distrutta fino dai fondamenti e di nuovo tutta edificata, essa ritiene sempre l'ipoteca che gravitava sul vecchio edificio, in tal modo distrutto.

174. Come mai in vero chiamar mobile una nave da gran porto, se non gli uomini colla loro forza ed arte, ma i soli venti la possono smovere. Questa meteore, che abbatte le torri e le castella, è la sola forza che smove e conduce i vascelli. Mobile è quel corpo, che coll'ordinaria forza dell'uomo viene trasportato o condotto da un luogo all'altro, a seconda della sua destinazione. Una casa di legno, dice la più volte citata *legge* 1, *ff. de vi*, non è mobile, ma stabile, quand'anche coll'ingegno umano si giunga a renderla mobile. *Plane si quis de ligneis ædibus dejectus fuerit, nemo ambigit interdicto locum fore: quia qualequale sit, quod solo cohæreat: inde qui vi dejectus est, habet interdictum.* D. l., §. 8. Dunque stabile dev'essere pure un bastimento, che un edificio perfetto costituisce sulle onde, ancora dall'arte meno movibile d'un fabbricato di legno. E sebbene vi appaja qualche implicanza e contrarietà nelle leggi; pure ben si comprende ch'essa proviene dal genere alla specie delle navi in quella contemplate. *Si ex contrariis legibus controversia nascatur, cum inter se duæ videantur, aut plures leges discrepare, considerandum est, utra lex de genere omni, utra de parte quadam, utra communiter in omnes, utra in aliquam rem scripta videatur.* Cic. lib. 2 *de invent.* Poichè, al dire d'Alfeno, una minuta circostanza che diversifichi, basta a sconvolgere il diritto ed il testo della legge. *Modica unius circumstantiæ varietas, totum plerumque jus immutat.*

175. Del resto poi, riguardando la qualità del mare, non dobbiamo della di lui instabilità trarre argomento contrario alla mia tesi, perciò che stabile non sia il fondo del bastimento: mentre su d'un'eguale instabilità vanno appoggiate gli acquisti e le perdite dei dritti, che i Romani nelle *l.* 5, §. 1; *l.* 6 *in prin.*, *ff. de rer. divid.*; *l.* 14, *ff. de acq. rer.*

dom., scrissero di coloro i quali nei lidi del mare, che sono a tutti comuni, fabbricavano le loro case per la pescagione, e che per tali edificj si rendevano padroni del suolo. Ma se, rovinate od abbandonate le case, cessavano di possederle, ritornava il luogo occupato *in pristinam causam*; sicchè gli altri che le occupavano di poi, non erano meno padroni dei primi.

176. Al bastimento dee considerarsi unito anche il battello o schifo, che al di lui uso è destinato, come membro ed istrumento della nave cui appartiene.

177. E sebbene Labeone nella legge *Si navem* 29, *ff. de inst., vel inst. leg.*, ed Alfeno nella legge *Scaphàm* 4, *ff. de evict.* opinino, che la piccola scialuppa ossia il cannotto che sta appeso al vascello, non sia di lui nè parte, nè istrumento; pure il Bruncmano, commentando la suddetta legge *Si navem*, ci assicura che una tale sanzione è affatto abrogata ed andata del tutto in disuso. Poichè in quel modo che senza le antenne, i remi e le vele non si può navigare nell'onde; così senza del battello non si può dai naviganti giungere al porto, ed ivi trasportare le merci che a bordo si trovano del vascello navigatore. *Quæritur hic l. si navem ult. ff. d. t. an scapha instrumentum navis sit? Quod negatur. Sed moribus sublatum hunc textum esse, ait Gronowegen, quippe navi vendita etiam scapha debetur, cum navis sine scapha portum appellare non possit.* Brunem ad Pand.

178. L'esempio citato dal Gottofredo nelle note alla surriferita legge non può giustificare la di lei incongruenza: mentre se un castello, che serve ad una città cui è vicino, non è compreso nella resa della città stessa, ciò procede dalla forza che un castello da lui solo può fare all' inimico, sia per la truppa che vi contiene, sia per la popolazione che nella piazza forte vi può avere soggiorno. È questo esempio della città troppo dispari dalla nave, per farne un' illazione dal castello al battello. Ove poi l'erudito Gottofredo inteso avesse di scrivere su d'un castello che fosse inchiuso nel recinto della città, come Torino e simili, neppur anco potrebbe correre il suo ragionamento: giacchè il popolo o la truppa si sarebbe potuta ritirare anche dentro del forte, per far in appresso all' inimico vigorosa e più felice resistenza. Salvo che si trattasse di una cessione di città di tal forma in tempo di pace, nel qual caso si verifi-

cherebbe bensì in certo qual modo la somiglianza col battello del bastimento; ma in questo caso il castello entro le sue mura situato cederebbe come parte od istrumento della stessa città, alla foggia appunto che il battello cede alla nave cui è appeso.

179. Nè a distruggere l'esposta opinione valer possono i riflessi del dottissimo *Vinnio de re nautica sup. Peckium p.* 8 e dello *Straccа de nav. p.* 2, *n.* 12, i quali seguendo il parere di *Baldo* e tutti insieme quello dell'espositore delle citate leggi, vanno ripetendo che il battello sta da lui solo come una piccola nave, distinta dal bastimento soltanto per ragione della sua picciolezza, non già per il genere cui appartiene.

180. Imperocchè questi autori caddero già nell'errore, quando scrissero, che il battello non differisce che nel genere del bastimento cui è appeso. Ne' tempi primi della navigazione, in cui scrissero i vecchi giureconsulti del romano impero, potevano forse ritenere che la *scafa* ossia il battello non differisse nel suo genere dalla *nave* ossia dal bastimento; mentre la marina non avea inventate le tante forme di navi che oggidì solcano impunemente il seno a Tetide: ma a' nostri giorni, in cui l'arte di navigare è giunta al colmo della perfezione e che mille specie di navi sonosi gettate nei fiotti, come mai sostenere che il battello sia del genere del bastimento? Questo paralogismo è ben manifesto, se si riflette, che la forma e l'uso del vascello costituiscono un'essenziale differenza dal battello, che al solo uso e stromento del medesimo vascello è destinato, in quel modo istesso che le funi, l'ancore, gli alberi e le vele di lui ne formano parte, stromento ed uso.

181. Sia quindi ben anche nell'esteso senso del vocabolo, che il battello sia del genere d'ogni altra nave, poichè con tal nome si chiama ogni macchina dall'arte inventata per portar sull'onde persone e cose, a seconda degli umani bisogni; ma se la macchina servir non può all'oggetto della sua costruzione, senza l'uso del battello che seco si porta nella sua navigazione, già l'arte non ci desta l'idea d'un vascello, che in quella gran nave cui un battello è unito per gli usi della medesima.

182. Gli antichi giureconsulti hanno dunque ritenuto, che il battello non facesse parte del bastimento, quand'esso non era che un'eguale

specie di nave, soltanto differente per la sua capacità; e quando forse il di lui uso non era quello d'oggi. Poichè non vedesi nelle antiche navi, che vi fossero appesi gli schifi o battelli, che ora indispensabili sono all'uso de' bastimenti.

183. La vera regola di proporzione del battello alla nave non è già quella di un castello alla città cui serve, ma sibbene quella di un ponte levatojo ad un castello, ad una torre; poichè il castello così, come il vascello addivengono impraticabili all'uso umano, se per uscire dai medesimi rispettivamente non sono forniti di un ponte levatojo e d'uno schifo. L'indivisibilità pertanto di questi due corpi da quello cui servono dimostra troppo evidentemente, ch'essi ne sono rispettivamente di loro i due istromenti; e perciò come alla torre il ponte, alla nave lo schifo dee essenzialmente appartenere nella qualità d'istromento all'uso per cui è formato e collocato.

184. Il nostro schifo o battello di bastimento non era certamente la *scapha* dei Romani. Poichè si vede dagli antichi e moderni scrittori, che siffatte notizie di navale erudizione raccolsero, come la *scapha* dei Latini foss'essa medesima coperta ed istrutta delle sue armature e de' suoi ordini al par delle altre navi; ed allora si verifica il menzionato riflesso del romano giureconsulto, che differiva dalle altre navi per la sola piccolezza della di lei forma. *Similiter Vatinius* (narra Cesare nel 3.° libro *de bello civ.*) *qui Brundusio præerat tectis, instructisque scaphis elicuit naves Lælianas.* De re navali *Bayf. pag.* 35.

185. Orazio Flacco, che è riconosciuto egualmente grande per la filosofica poesia de' suoi versi e per la proprietà de' termini da lui usati, colloca la *scafa* nella classe delle navi biremi de' suoi tempi. *Tunc me biremis præsidio scaphæ, tutum per Ægeos tumultus, aura ferat geminusque Pollux.* Ode xxix, lib. 3. Se Orazio voleva sottrarsi alle turbolenze del lido Egeo con una bireme, forz'è conchiudere, che questa nave fosse atta a portar gente e stromenti da guerra. Cos'era infatti una bireme, se non una nave spinta da due ordini di remi, usata nelle flotte di guerra? Cesare così la distingue; e così la descrive T. Livio, parlando dell'annuncio fatto a M. Valerio ammiraglio delle flotte di Brindisi, come Filippo avesse tentato con leggere biremi di prendere Apollonia. Queste *scafe* o leggere biremi chiamavansi *Liburnicæ* dal nome dei Livornesi, che i primi

le avevano introdotte nel mar Tireno. *Illæ porro quæ binis remis agebantur a Roni. dictæ sunt biremes . . . . . Quatuor biremes subjectis scutulis, impulsas vectibus, in interiorem partem transduxit.* Cæs. bel. civ. l. 3. *Legati ab Orico ad M. Valerium prætorem venerunt præsidentem classi Brundusio, Calabriæque circa litoribus, nuntiantes Philippum primum Apolloniam tentasse levibus biremibus* 120. Tit. Liv. dec. III, l. IV.

186. Ottavio co' suoi fidi, per sottrarsi al pericolo di esser fatto prigioniere da' suoi nemici, si slanciò in una *scafa* e se ne fuggì, finochè essendo per il soverchio carico di gente naufragato, fu costretto cercare a nuoto una nave che lo salvasse. *Ipse Octavius se in scaphan confert, in quam plures quum fugerant, depressa scapha vulneratus, tamen adnatat ad suum myoparonem.* Aulo *Hist. de bello Alex.*

187. E sebbene presso gli antichi la scafa qualche volta servisse per lo scarico ed ajuto delle grandi navi; pure anche da se sola serviva al porto così, come alla navigazione, e molte scafe assieme servivano ai bisogni delle armate e del commercio. Giulio Cesare nel suo libro 2.° della guerra civile vi lasciò scritto appunto l'uso immediato che i Romani facevano delle scafe. *M. enim Ruffus quæstor relictus a Curione, magistris navium imperabat, ut primo vespere omnes scaphas ad litus appulsas haberent.* Anzi Giustino nel suo libro secondo della storia colloca le scafe fra le barche pescarecce. *Uti cum solutum pontem hybernis tempestatibus offendisset, piscatoria scapha trajecit trepidus*; e così pure la chiamarono Xenefoonte e gli altri Greci scrittori. *Cit. loco* de re navali, *pag.* 86.

188. Che se poi parlasi di que' piccioli antichi battelli che veramente fossero stati uniti costantemente alle navi per la facilità di approdare e di farne il carico e lo scarico, di quelli non v'ha dubbio che ritener si debbono come uno stromento della nave. Questa è opinione di un celebre giureconsulto romano, riferita conforme al parer mio dall' erudito *Baifio pag.* 105, de re navali. *Plane scapha est tamquam in instrumento navis: et si quis navem cum instrumento emerit, præstari ei debet scapha, secundum Labeonem, in Tractatu de fundo instructo: etiam si Paulus id notet, dicatque scaphani mediocritate non genere a nave differre. Erat instrumentum longarum naviuni, ut constat ex IV.*

com. Cæs. his verbis. Quod cum animadvertisset Cæsar; scaphas longarum naviuni . . . . . militibus compleri jussit. Sumitur et scapha pro concavitate et ventre navis. Inde scaphium pro vase.

189. Venendosi per tal modo alla vendita anche giudiziale d'un bastimento col di lui schifo o palischermo, o paliscalmo o battello, come a varj piacque di chiamarlo, è rimarcabile che una delle cedole invitatorie dev'esser affissa all'albero del vascello da alienarsi, e dee quella esprimere il nome di esso vascello e del suo capitano e proprietario, ai quali pure vuole quella essere significata, tanto che il vascello sia legato al porto, quanto ch'esso ondeggi nell'acque, ancorato in faccia del lido.

190. Anche in questo caso, se il deliberatario dell'asta viene citato in lite per titolo di nullità dell'atto di deliberazione, se quegli vince e dà sicurtà per l'esito d'appello, ottiene l'immediata consegna del vascello acquistato.

191. I creditori per titolo di dominio od ipoteca possono sul bastimento esperimentare le loro ragioni, all'effetto che non sia venduto pria che effettivamente ne sia seguita la definitiva deliberazione od aggiudicazione. Ma il capitano od il nocchiero qualunque, deputato al comando del vascello, non ha alcun diritto su di lui esperimentabile in concorso degli altri creditori o dell'acquirente: è solo a lui salva la ragione di agire contro il proprietario, per essere indennizzato di quanto può essere del suo interesse il non aver continuato il comando del bastimento fino al termine stabilito nelle sue convenzioni.

192. Se chi ha un titolo di dominio sul vascello non lo insinua prima della vendita, egli non può essere soddisfatto che sul prezzo ricavato; ma per la sua negligenza non può essere graduato che dopo tutti quelli già insinuati e classificati, ed in preferenza soltanto di chi trovasi al par di lui negligente ed in diritto non prevalente. Veggasi quanto si è detto su di ciò relativamente al concorso de' creditori.

193. Prima però d'ogni altro creditore ipotecario dev'essere soddisfatto il salario di que' marinaj che hanno servito nell'ultimo viaggio, salve però le spese giudiziali che diminuiscono intrinsecamente il prezzo delle cose vendute. Anche il salario del capitano e degli altri ufficiali di marina è compreso in questa prima classe.

194. In seguito vengono i creditori che avessero imprestato del danaro per le necessità del vascello durante l'ultimo viaggio, sia che abbiano essi effettivamente dato danaro anche, come dicesi, *alla grossa*, sia che le di loro merci sieno state vendute per tal causa.

195. Poi seguono coloro che fossero creditori di sovvenzioni fatte in danaro od effetti per il riattamento, l'equipaggio ó per le vettovaglie del bastimento prima della sua partenza, sia che abbiano dato credito per metterlo in istato di fare il viaggio, sia per formarne il suo carico, o per altro oggetto a questi relativo.

196. Indi si collocano que' creditori che vi hanno caricate merci per loro proprio conto.

197. Gli altri saranno soddisfatti a seconda delle leggi rispettivamente vigenti ne' luoghi in cui seguirà la vendita o l'aggiudicazione, quantunque ordinariamente si faccia nel luogo in cui il vascello venne equipaggiato.

198. Se il vascello venduto ha non per anco fatto viaggio, il primo venditore, i falegnami e tutti gli altri operaj che contribuirono alla costruzione, o ne fornirono legni, cordaggi ed altri generi serviti al bastimento, saranno preferiti nel pagamento ad ogni altro creditore, salvo fra di loro il diritto di prelazione a termini di ragione.

199. Gli aventi interesse o condominio su di un vascello, di cui una porzione fosse ipotecata, ove fosse vicino a far vela, potranno farlo navigare col dare idonea sicurtà dell' importo cui ascende la porzione sequestrata od ipotecata, lochè viene determinato dal giudizio de' periti.

200. È altresì facoltativo agli interessati di fare assicurare la porzione sequestrata e di prendere danaro alla *grossa avventura* per il costo dell' assicuranza, di cui essi saranno rimborsati con preferenza sul profitto del ritorno. Questi interessati che hanno data sicurtà per la parte sequestrata possono farla assicurare, affine di non vedersi soltanto esposti a perdere ed a fare nessun guadagno. È anche troppo, ch' essi corrano il rischio dell' insolvibilità degli assicuratori. Possono quindi prendere dei danari alla grossa avventura per pagare la *prima* delle assicuranze: ma se nel ritorno del vascello vi è qualche vantaggio, debbono essere preferiti nel rimborso.

201. Fin qui si è parlato del giudizio cadente su di un vascello venduto od aggiudicato: ora è di mestieri occuparsi dei giudizj delle prese, massime dei vascelli appartenenti a nazioni neutre; giacchè le prese fatte sui legni ed effetti manifestamente spettanti all' inimico non vi è gran fatto a disputare, e sogliono appartenere a chi gli ha rapiti, secondo i principj di jus-pubblico, di cui ne tratteremo nel terzo volume al titolo *delle prese*.

202. Sembra in verità lottare coi diritti ed interessi delle nazioni sovrane quello strano canone di pubblico diritto od uso marittimo, in forza del quale i bastimenti neutri presi dai vascelli di guerra o dagli armatori delle potenze belligeranti; vengono supposti alla competenza di quel tribunale marittimo, sotto la di cui giurisdizione vennero predati; ad onta che nessun popolo sovrano sia soggetto alla giurisdizione di un altro a lui straniero, nei luoghi del suo dominio e nelle cose di sua spettanza. Come infatti si può formare un legittimo giudizio sopra navi spettanti ad estere nazioni, costrette dalla forza a cambiare corso e direzione, e strascinate loro malgrado in un porto e sotto una giurisdizione loro straniera, per essere giudicata buona la presa di esse fatta?

203. Sebbene in generale tutti i bastimenti forastieri, neutrali o no, qualunque essi sieno, entrando in un porto di una potenza belligerante debbano riconoscere la giurisdizione del sovrano del luogo, durante il tempo che vi restano; pure questa subordinazione non può riguardare che il tempo, in cui i bastimenti fanno volontaria dimora nei porti altrui. Ora sembra ripugnare al buon senso che i tribunali, cui appartengono i predatori, sieno i competenti per giudicare i bastimenti di altra potenza, la presa dei quali si pretende da loro seguìta per causa di violata neutralità, e sieno così i membri dei tribunali marittimi giudici e parti al tempo stesso.

204. Questo riflesso però da se solo non è tale da persuadere la proscrizione della massima ormai generalmente ricevuta, di sottomettere il giudizio delle prese alla giusdicenza del luogo in cui avvennero. Imperocchè ogni volta che uno vuol proporre la declinatoria del giudice presso cui è citato, il giudice adìto fa in certo modo le veci di giudice e parte, sul riflesso che garante essendo della sua giurisdizione e della conservazione dell' autorità governativa, da cui la sua giudiziale

emana, ogni interesse e propensione egli dee avere, per escludere la declinatoria e sostenere la propria competenza: eppure tutto dì veggiamo i giudici saggi e consci della santità del loro magistero escludere od accordare le declinatorie, a seconda ch'esse loro pajano giuste o cavillose le cause di declinare dalla loro giusdicenza.

205. Dicasi piuttosto ch'essendo i tribunali marittimi obbligati di giudicare conforme alle loro leggi ed alle dichiarazioni del loro principe, altra legislazione essi non possono seguire che quella della loro patria, la quale non può mai essere operativa contro di un cittadino di altro Stato a quello non soggetto: e che non giudicandosi le prese che colla scorta delle leggi civili, queste non sono fatte e non sono operative che pei membri della società che le riceve. Ma anche questo obbietto non è decisivo, se si fa mente all' obbligo che ognuno ha di sottostare alle leggi civili del paese in cui trovasi, ad onta ch'esse non sieno, in via di massima, nè a lui giovevoli, nè per lui obbligatorie.

206. Ognuno sa che le leggi di un popolo spesso non giovano ad un altro: nè uno Stato è obbligato di tener conto a se stesso degl' interessi degli altri popoli; se quelli sono in opposizione, basta per il nostro governo che noi siamo bene costituiti, senza che il poter legislativo si occupi d'uniformarsi a quello degli altri legislatori. Il principe è strettamente obbligato a procurare la prosperità de' suoi concittadini, di preferenza ad ogni altro: questa massima fondamentale d'ogni governo non può essere da lui dimenticata, senza perdere di vista l'oggetto della civile società e mancare al più sacro dovere del principato. Ma da questo principio politico nessun pregiudizio ne deriva al diritto degli esteri proprietarj dei bastimenti presi; poichè o la presa avvenne sotto la giurisdizione del principe, il di cui tribunale dee giudicare, e non vi è inconveniente che un uomo sia giudicato colle leggi del paese sotto cui si trova; o la presa seguì fuori di tale giurisdizione, e se colà viene tratta la nave, si fa luogo ad opporre l'incompetenza del tribunale, e non evvi motivo a temere che tale eccezione non sia ammessa e riconosciuta.

207. Ammessa per tal modo l'eccezione d' incompetenza, viene ad essere sciolta ad un tempo eguale la nave dal vincolo della presa, e den essere restituita al proprietario di essa. Laonde cessa ogni assurdo

e contrarietà alla ragione ed alla giustizia nella citata regola; e nulla in questa vi traspare d'incompatibile col diritto delle genti universale. Poichè, come saggiamente osserva il Wolff, un diritto *volontario* delle genti non è meno *universale* di quello che dalle leggi primitive della natura hanno esse desunto e succhiato.

208. Vero è che la corte di Berlino riclamò contro i giudizj pendenti dinanzi le ammiraglità inglesi sulle prese di molte navi prussiane predate dai corsari d'Inghilterra dal 1745 al 1748, durante la guerra che finì colla seconda pace di Aquisgrana; ma questi atti di un principe generoso e politico possono bensì a lui far onore, per lo zelo con cui protesse la gloria della sua nazione, l'utilità de' suoi sudditi e la dignità del suo Stato, ma non già stabilire un nuovo diritto delle genti, massime su di un punto in cui tutte le nazioni vanno d'accordo ad osservare il reciproco, e tutte ne risentono un eguale vantaggio: e bene lo avrebbe risentito anche la Prussia, se navi inglesi fossero capitate e prese per somiglianti congiunture ne' suoi porti verso la Vistola e sul Baltico. Quando tutte le nazioni unite rinuncieranno a questo diritto, che fu parte di un codice un giorno volontario, ed ora necessario per tutti i popoli del globo, allora la commentata massima di competenza potrà essere esclusa dall'attual codice delle genti, che dall'Hubner viene chiamato *codice positicio delle società sovrane*. Ivi *de la saisie, tom.* 1, *pag.* 40.

209. Quantunque col mezzo di politiche negoziazioni e trattative si potesse per avventura da Stato a Stato arrivare a sciogliere e disimpegnare le controversie sulle prese, ed evitare così un giudizio formale dinanzi dei giudici marittimi; pure è incontrastabile che la lunghezza ed il dispendio di questi negoziati sarebbero più di danno che di vantaggio a quella società per cui si vorrebbero introdotte. Se la presa avesse ad essere giudicata buona, i prenditori perderebbero nel tempo e nelle spese delle trattative politiche, di loro natura sempre ardue, lunghe, costose e difficili, tutto quell'utile che sperar potrebbero dalle prese; e se queste deggiono venir riconosciute ingiuste ed illegali, l'innocente proprietario del vascello predato sarebbe doppiamente vittima del danno di aver perduto i suoi effetti e di non averli avuti in tempo a riparare al recatogli nocumento.

210. È notorio che quando un privato ha la disgrazia di dover litigare

presso i tribunali civili per aver il fatto suo dall'avversario, va spesso a perdere colla vittoria più di quanto avrebbe sagrificato in abbandonando i proprj diritti: ma è poi ben più manifesto, che un privato che debba sostenere una lite con differenti autorità politiche batte un sentiero spinoso, interminabile e capace di formare la rovina del postulante pria di venire a capo di far valere le sue ragioni e di vederle esaudite.

211. Per rimediare a questi inconvenienti e togliere le difficoltà che si frappongono dagli oppositori di questa competenza dei tribunali marittimi nella propria loro giurisdizione conviene, come la pensa eziandio il citato Hubner, *Ch. II*, §. *II*, che le potenze neutre commettano ai loro consoli e ministri residenti nel luogo delle prese fatte ai loro vascelli di giudicarle unitamente ai giudici locali eletti dal sovrano, cui sono soggetti tanto i giudici, quanto i prenditori delle navi cadenti in marittima contestazione.

212. Il tribunale marittimo giudicherebbe a termine di jus-pubblico, e nulla ci sarebbe a temere di parzialità per le parti contendenti. Imperocchè non è secondo le leggi di speciale jus-civile, ma di pubblico diritto che somiglianti controversie essere debbono decise. Una speciale ordinazione del principe del luogo del giudizio sarebbe ammessa a far legge in causa, quand'essa non sovvertisse il jus delle genti in una parte sotanziale e fondamentale del medesimo. Da qui è che il proprietario della nave predata e formante l'oggetto della disputa non potrebbe reclamare di essere giudicato nemmeno colle leggi di un altro paese, se il diritto delle genti leggesi scritto nel codice universale di tutte le nazioni.

213. Se per avventura la lite seguisse in un paese in cui il ministro o console residente non fosse abbastanza versato nelle materie legali marittime per assistere con effetto al giudizio delle prese, il principe suo committente dee aver la precauzione di munirlo di sufficienti istruzioni ed ampj poteri, ond'abbia la necessaria abilitazione di far supplire alle sue veci da qualche cittadino probo ed intelligente, capace di entrare nelle viste dello Stato che dovrebbe rappresentare e proteggere l'interesse del proprietario del bastimento controverso.

214. Data una volta dai principi questa forma e consistenza ai giudizj delle prese, procurerebbero essi di nominare altresì al ministero estero

ed al consolato persone giurisperite e tali da coprire con dignità sì importante missione; e questa specie di tribunal combinato, augusto addiverrebbe per la rispettiva sua politica rappresentanza, e superiore ad ogni eccezione per il civile suo potere ed il marittimo suo giudicato. La giurisdizione e competenza dei giudici sarebbe incontrovertibile per la solidità delle basi su cui sarebbe eretta e rassodata, ed estinte giacerebbero per sempre quelle tante contestazioni preliminari che assorbono un immenso tempo, dispendio e travaglio, a danno dei miseri collitiganti; e che non di rado hanno fatto alle nazioni prendere le armi e sostenere le guerre più lunghe e disperate. *Majores vestri*, diceva Cicerone ai Romani, *sæpe mercatoribus ac naviculatoribus injuriosius tractatis, bella gesserunt. Pro L. Manilia in fine, exord.* Le guerre dell' Inghilterra colla Spagna e coll' Olanda, onde arse il secolo XVIII, spesso riconobbero la loro sorgente dalle prese che l' una si arrogava di fare sui legni dell' altra potenza.

215. L' attuale pratica di giudicare le prese non è avvantaggiosa che per le grandi potenze di mare, le quali avendo infiniti armatori ed estesa giurisdizione, nella quale possono essere arrestati, presi e condotti i vascelli delle altre nazioni, hanno una illimitata facoltà di giudicare le cose altrui ed una effrena giusdicenza per comprendere i giudizj sulle prese delle navi altrui. I piccoli Stati hanno in ragione contraria dell' angustia della loro giurisdizione e piccolezza delle loro forze un maggiore pericolo di vedere predate le proprie navi, ed una ben minore speranza e possibilità di predare quelle dei sudditi delle altre potenze.

216. Questi difetti che a spese della giustizia allignano nell' attuale costume giudiziario dei consigli delle prese sparirebbero per sempre col piano da me esposto, e la competenza dichiarata, non che la prontezza facile e comune farebbero a tutti i popoli sentire il vantaggio di questa giurisprudenza. » La justice promptement administrée est sans contredit » préférable à celle qui traine et qui ruine les parties en frais, avant » que l' affaire soit terminée. » *Hubner vol. 1, pag.* 49.

217. La celerità e sicurezza del processo marittimo addiviene anche più importante a tutte le nazioni che, facendo il commercio sul mare, sono in bisogno di far giudicare il merito di queste nautiche quistioni.

Imperocchè i carichi sono spesso così soggetti a guasto e deperimento, che dinanzi il termine della lite il valore viene ridotto fino al quarto, allorchè il giudice dopo lenti e scicanosi raggiri pronuncia la sua sentenza, la quale riesce poi egualmente contraria agli interessi d'ambe le parti contendenti.

218. Nè perchè ci fossero alcune nazioni che non adottassero le regole ed i principj che servirono di scorta ai popoli più colti ed illuminati, si potrebbe conchiudere che mancante ed inetto fosse il diritto pubblico da quelli nascente. Il consenso morale delle genti nasce dall' adesione espressa o tacita di molte delle medesime, non già di tutte; appunto per essere impossibile che tutti affatto i popoli del mondo adottino un solo teorema ed un solo canone di giurisprudenza. La legislazione è universale allora che alla maggior parte conviene e piace, e diritto delle genti è quello che da molte nazioni è rispettato ed eseguito. *Latius autem patens est jus gentium, idest quod gentium omnium aut multarum voluntate vim obligandi accepit..... Imo sæpe in una parte orbis terrarum est in jus gentium quod alibi non est.* Grot. de jure belli. *L.* 1, *c.* 1, §. *XIV.*

219. E siccome è facoltativo al prenditore di condurre la nave presa tanto nei porti del proprio Stato, quanto in quelli del principe del suddito cui la nave appartiene, od anche di menarla in un porto neutro o nemico ad entrambe le parti collitiganti; così competente sarà sempre quel tribunale al di cui luogo trovasi condotta la preda.

220. Se infatti la nave capita nei porti dello Stato cui è soggetto il di lei proprietario, essa viene ad essere giudicata da chi ha su la medesima l'originaria sovranità, cui anche volonteroso si sottopone il prenditore coll'entrare ch'egli fa ne' di lei porti. Se viene tradotta nei porti del principe cui esso prenditore è sottoposto, la giurisdizione competente per ragione dell' oggetto controverso ivi situato viene ad esservi, anche per le discipline giudiziarie da me qui sopra accennate ed esposte nell' ideata pianta di una specie di tribunale combinato. Quando per un estremo ripiego il vascello predatore è costretto per evitare una certa rovina di entrare in un porto nemico, esso è preso irremissibilmente e con poca forma di processo: ma il vascello predato e condotto può far valere le sue ragioni di neutralità e di non buona presa dinanzi i tribunali del

luogo; giacchè sarebbe ripugnante, che avesse a proporre eccezione d'incompetenza contro d'un tribunale al di cui governo chiede la libertà contro le pretensioni dell'egualmente catturato prenditore. « Par conséquence le souverain des lieux ne pourra point s'en emparer comme » d'une accessoire à la prise capitale, ou comme d'une propriété d'un » vaisseau ennemi. » *Hubner. t.* 1, *pag.* 57. Il rilascio in questo caso non può mancare; giacchè o la nave predata dal nostro nemico lo fu ingiustamente, e dobbiamo tosto rendere alla libertà le navi dei nostri amici insultate dai nemici che ci offendono: o la nave era di buona preda perchè si battesse e fosse in guerra coll'inimico nostro, e questo sarebbe una ragione più forte per tosto rilasciare un vascello che altro non fece, che giovare ai nostri e nuocere agli interessi del nemico contro cui siamo in rottura. La riconoscenza, la giustizia e la prudenza si darebbero qui stretta la mano a sciogliere dalla cattura il preso ed arrestato vascello.

221. Finalmente una nave può essere, dopo la presa, condotta in un porto appartenente ad una terza potenza egualmente neutra, e bisogna allora distinguere il caso in cui la presa avvenne in un luogo soggetto alla giurisdizione della stessa potenza neutra, nel di cui porto fu condotta, da quello in cui la nave fu predata in uno Stato terzo fra quello cui appartiene il prenditore e la presa, e quello del luogo cui è stata questa condotta.

222. Nel primo caso sono bensì competenti i tribunali del luogo in cui fu strascinato il vascello, ma debbono sotto gli auspicj della lealtà e buona fede giudicare immediatamente che la presa non è buona nè legale, e che le cose predate esser debbono restituite senz'altro ai loro proprietarj. Il prenditore, coll'avere colà condotto il suo bottino, si è volontariamente sottoposto a quella giurisdizione, ad onta che per un principio di politica e di giustizia, che quella nazione dee a se medesima, possa per avventura trovarsi nella necessità di giudicare di cattiva ragione una presa fatta da un altro sul di lei territorio. Diffatti la corte di Madrid fece verso la metà del secolo passato restituire alla compagnia francese delle Indie il vascello *Duca di Penthièvre*, che in un luogo soggetto alla sovranità del re cattolico era stato predato dal corsaro inglese il *Bristol* e condotto a Cadice.

223. Nel secondo caso in cui la nave fu predata in un luogo non

neutro; ma altrove, quantunque appaja essa di buona presa, pure è d'uopo distinguere, se il prenditore la condusse in un porto neutro soltanto per far riposo o rilascio, ed aspettare ivi tempo e vento favorevole per far vela ai suoi porti, e mettersi intanto al coperto che non gli venga levata la preda; o se vi sia capitato nel porto neutro per farne di questa uso e venderla, nel qual caso è necessario che ne succeda il giudizio sulla di lei legalità. Imperocchè nessuno vorrebbe certo acquistare degli effetti predati, la presa dei quali non sia stata giudicata buona. Ma se la dimora nel paese neutro non fu, come in questo primo caso, che accidentale per far riposo, quand'anche dal proprietario del vascello preso si citasse in giudizio marittimo il prenditore, il tribunale del luogo non potrebbe dar corso all'istanza, per difetto di giurisdizione sulle parti contendenti, sulla cosa contestata e fino sul luogo della presa che diè luogo alla contestazione. Imperocchè, per canone di jus delle genti, un sovrano neutro non è esclusivamente il giudice competente delle prese neutre ed estere, che dai vascelli delle nazioni belligeranti vengono condotte ne' suoi Stati: anzi, se i cittadini di una nazione ciecamente si lasciassero convenire od adissero senza bisogno la giusdicenza dei tribunali di quel sovrano, il suo console residente in luogo sarebbe obbligato di opporsi per debito del suo istituto, quando però con tali atti giurisdizionali sui suoi concittadini venisse lesa la podestà della sua nazione o del suo principe committente. Ad ogni modo, ad onta che le prese vi sieno loro malgrado strascinate dal prenditore, queste nulla avendo a sospettare di prevenzione contro di loro in un luogo neutro, il tribunale del luogo addiviene competente per la giurisdizione che ha quel sovrano su tutti i luoghi della sua dominazione e su tutte le cause che le circostanze rendono necessariamente soggette alla cognizione de' suoi giudici.

224. Verificandosi perciò il caso di un giudizio per la vendita della presa, il tribunale del principe neutro sarebbe il competente; sì perchè per un fatto volontario delle parti si sarebbe prorogato alla di lui giurisdizione; sì perchè il prenditore che potrebbe declinare, se fosse convenuto, colla manifestata intenzione di vendere ha contratto l'obbligo di far precedere colà il giudizio sulla validità della sua presa; sì perchè il proprietario delle cose predate nulla dee temere da un tribunale neutro

imparziale, addivenuto competente soltanto per una tacita convenzione delle parti. In questo giudizio però non si dovrebbe omettere di far sedere come *con-giudici* assistenti anco i ministri e consoli delle due altre nazioni, interessate rispettivamente per il prenditore e per il predato, ove le parti ne facessero istanza ed in luogo si trovassero risedenti gli accennati loro consoli nazionali.

225. Ho proposta l'unione di tutti i consoli, ai quali appartengono le parti contraddicenti, a motivo che per quanto si supponga estesa la giurisdizione consolare, questa non trascende la facoltà di conoscere e definire le cause dei proprj nazionali. Essendo perciò questi consoli fino ad un certo punto, come ho dimostrato al titolo III di questo tomo, i giudici ordinarj dei loro nazionali concittadini, per quanto riguardava l'interesse di questi almeno, era necessario e giusto ch'eglino partecipassero al giudizio delle prese neutre, fatte dagli o sugli stessi sudditi del loro sovrano committente. Bisogna peraltro dire che, per un tacito consenso delle nazioni ed un inveterato diritto delle genti, la giurisdizione dei consoli negli affari marittimi nasce da un doppio fonte, cioè dal proprio principe, per quanto concerne le persone sulle quali eglino la esercitano, e dal sovrano del luogo in cui risiedono, rispetto al luogo in cui coll'estensione del consolato ritengono la facoltà di usarne. Vero però è che i consoli nell'esercizio della loro giurisdizione debbono attenersi alle leggi ed ai regolamenti del loro principe: se questi nel giudicare vengono in conflitto con quelli dei sovrani degli altri consoli, possono i consoli e giudici temperarli ed accomodarli ai principj dell'universale diritto, in quanto però non vengano alterate le basi legislative e politiche del proprio Stato. Quello che poi importa in questa materia è che, qualunque sia il fondamento della giurisdizione consolare, sia essa indipendente ed assoluta rispetto al principe dello Stato, in cui essa viene esercitata, per così autorizzare i magistrati straordinarj che ne sono rivestiti a concorrere efficacemente al giudizio delle prese, onde sortano delle sentenze valide e giuste.

226. Assicurata per tal modo la giurisdizione del tribunale e la solidità del giudizio, io non veggo che vi sia d'uopo d'accordare alle parti collitiganti la facoltà di appellarne: mentre col proposto metodo il consesso dei giudici dà piuttosto un arbitramento di tanti compromissarj, che

una contenziosa sentenza di tribunale. Ad ogni modo se una parte reclamasse d'ingiustizia manifesta contro il giudicato di esso marittimo consiglio o tribunale, la rettitudine dei giudizj vorrebbe che si desse luogo ad una appellazione alla corte sovrana, la quale col mezzo dei ministri e delle negoziazioni ultimerebbe la pendenza colle altre potenze interessate. Durante però questa discussione di appello, la quale può essere interminabile e di somma difficoltà, non è giusto, nè ragionevole che resti in sospeso l'esecuzione della cosa giudicata.

227. Affinchè sia ricevuto l'appello contro siffatta sentenza, la parte riclamante dee dirigersi al proprio governo, il quale deliberando sullo stato dell'affare colla pienezza del sovrano suo potere e colle viste del pubblico bene, tanto può decidere che i ministri aprano dei negoziati colle altre corti per la riforma del giudicato, quanto può rescrivere che non si fa luogo ad ulteriore provvedimento, amando così meglio che si stia alla cosa giudicata.

228. Nè il cittadino se ne potrebbe dolere di quest'ultima governativa determinazione, giacchè al pubblico interesse dovendo sempre far luogo il privato, e spettando al governo di risolvere quando a questo quello esser debba anteposto, non è al cittadino accordato di lagnarsi ed insorgere contro le sovrane jussioni. Col patto sociale i cittadini collocarono la volontà loro in quella del principe; e mandatario, dirò così, irrevocabile egli divenne delle loro volontà così, come generalissimo amministratore delle loro fortune; ond'è che il fatto di lui è il fatto di loro, e la deliberazione sua addiviene quella del popolo e di tutti i singoli cittadini che lo compongono.

229. Potrebbe eziandio avvenire che un suddito dello Stato neutro, in cui fu condotta la presa, si trovi interessato nel vascello o nel carico a questa appartenente, e perciò egli riclami contro la di lei legalità. Questo incidente metterebbe il principe di codesto Stato nel diritto, anzi nell'obbligo maestatico di prendere interesse all'affare, di farlo conoscere e di farne esaminare e giudicare l'utilità della presa; sì perchè la protezione ch'egli dee al suo popolo esige ch'egli difenda i di lui interessi, sì perchè coll'essere il predatore capitato in quel porto si è sottoposto all'obbligo di rendere conto della preda ch'egli ha seco condotto ed in cui gli abitatori del luogo ne hanno interesse, pria che la

renda o che con essa se ne vada altrove a consumarla. Senza questa giurisprudenza ne avverrebbe l'assurdo, che gli abitanti d'un paese si vedrebbero frodati e delusi nel seno della loro patria, della giustizia che ognuno ha diritto di domandare per la vindicazione delle sue proprietà, e si troverebbe nella dura necessità di correr dietro al debitore e recarsi per ottener ragione in estero paese e presso un popolo forastiero, sempre a grandi spese e spesso senza buon esito.

230. Il giudizio delle prese neutre non può essere appoggiato che ai documenti trovati a bordo dei vascelli predati al momento in cui questi vennero catturati, e non già alle carte che i comandanti potessero in seguito far venire o presentare in lite: a meno che si fossero essi dovuto trovare assenti per una violenza dell'inimico o per qualche infortunio od altro impensato accidente, in cui non ne avesse colpa nè il capitano, nè il proprietario.

231. Questa regola generale per escludere il raggiro ed i sotterfugi da un giudizio marittimo, ne' quali al par d'ogni altro il giudice equo non dee pronunciare che sui documenti esibiti dalle parti in processo, viene limitata rispetto alla produzione dei certificati o documenti provanti, che può intervenire prima o durante il processo, per appoggiare o rischiarire il punto in questione. « Ce serait une conduite visiblement » injuste, si un juge refusait d'admettre les preuves de l'innocence d'un » défendeur, parce qu'il ne les avait pas sur lui lorsqu'il fut arrêté; ou » si ce juge ne l'absolvait pas pleinement sur ces preuves, en cas qu'elles » fussent irréprochables, par la seule raison que l'accusé les avait fait » venir après sa détention ou la prise de corps. » *Hubner, de la saisie des bât. v.* 1, *pag.* 75. Il giudice non dee occuparsi che di trovare la verità per amministrare giustizia: fino che non ha giudicato egli è in dovere di apprezzare tutti i mezzi di prova che dalle parti si esibiscono. Non è dunque vietato, nel caso di un vascello predato, di procurarsi in seguito alla cattura ed al processo i monumenti della regolarità della sua navigazione; nè sono questi meno buoni e valevoli per ciò che non vi siensi trovati a bordo al tempo in cui fu preso.

232. Tutta la vigilanza del prenditore e la diligenza del giudice dee consistere a dare ai monumenti nautici, provanti una regolare navigazione, quel valore che le leggi loro accordano, sia rispetto alla mate-

riale loro sincerità e genuità, sia riguardo all'intrinseca validità ed alle estrinseche solennità di cui deggiono essere fornite. Si escluda la frode, il cavillo e si accolgano ed apprezzino i documenti superiori ad ogni eccezione, qualunque sia il tempo in cui il giudizio li vegga a comparire in processo.

233. Nè la celerità che abbiamo già riconosciuto necessaria in questa sorta di giudizj può essere tratta fino alla precipitazione ed all'inconveniente di fare alle parti un ingiusto rifiuto d'una congrua, ragionevole dilazione per provvedersi di mezzi probatorj, con cui sostenere il proprio assunto. Sieno tali proroghe caute e misurate, e la giustizia nulla perderà nè della sua esattezza, nè della sua celerità.

234. Se però a bordo del vascello non si trovassero tutte le carte e prove occorrenti per mettersi al coperto d'una presa legale e buona, questa potrà essere in seguito decisa per insussistente, al comparire delle prove giustificanti la sua neutralità effettiva, ma non se gli potrà accordare la rifusione delle spese della cattura e del giudizio, a motivo che per un fatto suo, almeno momentaneamente esso fu ben catturato e preso. Il danno è tutto suo di non avere avuto in pronto le prove della sua innocenza all'atto ch'esso fu occupato: la presa è fatta in buona fede, e questo basta per assolvere il prenditore da ogni spesa giudiziale.

235. Nel giudizio delle prese i tribunali marittimi deggiono assolutamente riportarsi al jus pubblico e primitivo delle genti, il quale solo forma il codice universale delle nazioni; a meno che vi fossero fra le potenze aventi interesse nel giudizio dei trattati speciali di Stato, nel qual caso questi verrebbero osservati come una legge convenzionale dei principi che li fecero ed accettarono.

236. Deesi però riflettere che fra queste due sorta di jus, le quali sole hanno forza di legge fra i popoli liberi ed indipendenti gli uni dagli altri, la prima contiene dei principj immutabili e degli oracoli che le nazioni sono costrette di rispettare anche allora che sono in guerra, in quanto che lo stato di reciproca violenza in cui vivono e lo scopo rispettivo della guerra che si fanno lo comporta e permette: ma la seconda non ha che un impero temporario e passaggero fino che dura la pace, e destinato a cessare appena che i contraenti che la fecero vengono

a discordia e si movano incontro le armi. Queste leggi convenzionali dei principi e dei popoli, a differenza di quelle che nascono dagli stipulati civili dei privati, le quali vengono garantite perpetuamente dal potere del principe sotto cui sono fatte, non serbano il loro vigore che fino a tanto che le armi e le ostilità non tornano a turbare la concordia degli Stati che le formarono.

137. Nei giudizj delle prese fatte all'inimico la competenza dei tribunali dello Stato, cui appartiene il prenditore, indeclinabile, facile e spedito è il processo ch'indi se ne fa. Siffatti giudizj muovono soltanto dall'interna economia dello Stato e dalla giustizia distributiva a favor delle persone interessate nelle prese. I processi in questo caso si riducono quasi a pure formalità, unicamente necessarie per tenere vincolati i prenditori al buon ordine ed all'equità, e per provenire gli effetti dannosi dell'avidità degli armatori, i quali spesso intorbidano, incagliano ed impediscono una legale distribuzione de' benefici e delle gratificazioni che si accordano a coloro che dimostrano zelo e bravura nella presa de' bastimenti nemici

238. Ma la cosa è ben diversa nei giudizj sulle prese di vascelli neutri, i quali percuotendo la proprietà ed i diritti d'un estero Stato e dei di lui cittadini vogliono essere, nelle tante quistioni che presentano, mossi, condotti e giudicati colle regole del jus delle genti. Le leggi delle potenze belligeranti non cominciano ad essere applicate che allora quando il vascello è giudicato di buona presa, ed appartiene ad una d'esse o ad un cittadino del rispettivo loro Stato. A favore di questi vascelli e contro la legittimità della preda dei vascelli neutri vi è sempre la presunzione della legge: e vi abbisognano delle circostanze gravi, ben fondate e manifeste, per essere convinti di violata neutralità, e quindi giudicati di buona presa.

239. L'armatore che prende un vascello nemico si presenta in giudizio colla sola prova del carattere nemico nel vascello predato: tocca al padrone di questo di provare il contrario con prove superiori ad ogni eccezione e producenti un'intiera convinzione a favor suo, contro la presunzione della legge che lo condanna. Ma il corsaro, che strascina in giudizio un predato vascello neutro, è nel più stretto obbligo di giustificare la violata neutralità ed i titoli che rendono buona e legale la sua

presa. « C'est au preneur de faire conster qu'il a été en droit de s'em» parer du bâtiment et que celui-ci doit être déclaré de bonne prise: » et non pas à la prise de prouver le contraire. » *Du droit des nat. bellig. pag.* 85, *v.* 1

240. Alla presa nave non incumbe che di provare di essere neutra, giacchè spesso con una bandiera ingannatrice si finge di appartenere ad una nazione che non è la propria: ma al prenditore solo spetta di provare la regolarità della presa, sia come attore ed esponente un fatto positivo, sia perchè il reo convenuto procurerebbe invano di trovare prove di un fatto negativo. D'altronde dee qui entrare la regola generale che l'accusatore o chi asserisce dee provare il suo assunto, e non è carico dell' accusato il provare il contrario. La difesa del vascello predato dee limitarsi a rifiutare l'accusa, impugnare la validità della presa e negare di avere violate le leggi della neutralità.

241. L'avvocato difensore di una presa neutra dee quindi nel preliminare della sua eccezione presentare in giudizio il passaporto, le lettere od i documenti della sua proprietà, le carte o polizze di carico, e le altre pezze essenziali alla navigazione, e giustificanti la sua qualità neutrale e di padrone della nave. In seguito discende egli alle negative dei fatti esposti dall' attore, sviluppandone i di lui paralogismi ed errori di diritto e di raziocinio: ma si dee ben guardare dall' impegnarsi in prove estrinseche e di fatto nelle quali ove si fosse ingolfato, non sarebbero che pericolose per il rigore cui anderebbero soggette, ad onta che fossero soprabbondanti in lite e che altronde già fosse da se stessa buona la sua causa.

242. Se infatti per uno saggio d'inutile difesa il reo convenuto s'innoltra a provare direttamente che la nave ed il carico non sono in alcun rapporto coll' inimico, o non sono soggetti a confisca, o che non ebbe diritto, o veste il prenditore di far la preda o di stare in giudizio per la presa da lui fatta, senza tenersi soltanto sulla difesa negativa, può rischiare di tradire i suoi interessi, e vedere poi perduti quella nave e quel carico che avrebbero dovuto a lui essere rilasciati. Questi punti d'introdotta contestazione vengono sovente non dimostrati all' evidenza, e gettando nei giudizj dei dubj che si sarebbero evitati, attendendosi ad una sola difensiva eccezione, riducono la causa delle prese in istato

di essere perduta; mentre avevano le più belle speranze di vederla trionfante dagli attacchi del prenditore.

243. Preparato così il giudizio delle prese, finisce colla sentenza che dichiara buona o cattiva la presa, sì rispetto al vascello, che al carico di esso. Ma delle conseguenze di questo marittimo giudizio, il quale è certamente il più importante per i cittadini così, come per i principi ed i varj popoli del mondo, nel jus di mare, ch'io impresi a trattare, ne farò dettagliato commento in più opportuna sede, in quella dell'apposito titolo *delle prese marittime* nel volume terzo.

FINE DEL TOMO PRIMO.

INDICE

Dei Titoli contenuti in questo Primo Tomo.

TITOLO I. *Del Consolato* . . . . . Pag. 1

II. *Delle prove del sinistro e del rischio, e delle sue conseguenze* . . . . . » 13

III. *Dei Consoli* . . . . . » 39

IV. *Dell' Ammiragliato e de' suoi ufficj* . . . » 84

V. *Del Capitano* . . . . . » 127

VI. *Dell' Equipaggio* . . . . . » 187

VII. *Della Nave* . . . . . » 216

VIII. *Della Giurisdizione Politico-Giudiziaria Marittima* . . . . . » 239

IX. *Dei Giudizj Marittimi* . . . . . » 258

Errori						Correzioni
Pag.	VIII	§.	22	lin.	3	navigotori navigatori
»	*ivi*	»	23	»	5	gagliadia gagliardia
»	XXXII	»	91	»	14	boscheggiano boscheggino
»	70	»	138	»	1	calcelliere cancelliere
»	85	»	6	»	4	para parla
»	93	»	47	»	2	a Venezia nell' Italia
»	*ivi*	»	*ivi*	»	6	Turrena Trouin
»	*ivi*	»	*ivi*	»	7	d'Ejtrée d'Estrées,
»	*ivi*	»	*ivi*	»	*ivi*	Jourville Tourville
»	*ivi*	»	*ivi*	»	*ivi*	Condé Destaing.
»	*ivi*	»	*ivi*	»	*ivi*	i Gravina della Spagna
»	225	»	41	»	1, 2	punti ponti
»	*ivi*	»	*ivi*	»	3	punto ponte
»	230	»	62	»	3	auche anche
»	265	»	26	»	15	tibunale tribunale
»	272	»	53	»	1	castigi castighi